This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

62
K2
PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN

Verhandlungen

der

zweiten Kammer

der

Landstände

des

Großherzogthums Hessen

im Jahre 1841/42.

Von ihr selbst amtlich herausgegeben.

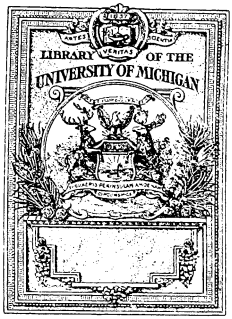
Supplementband.

(Protokolle und Beilagen in Betreff des Baues und Betriebes der Eisenbahnen im Großherzogthum enthaltend.)

Darmstadt. 1842.

Druck und Verlag von Carl Wilhelm Leske.

Hosted by Google



FROM THE LIBRARY OF
Professor Karl Heinrich Rau
OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG
PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
BY
Mr. Philo Parsons
OF DETROIT
1871

Hosted by Google

Verhandlungen

der

zweiten Kammer

der

Landstände

des

Großherzogthums Hessen

im Jahre 1841/42.

Von ihr selbst amtlich herausgegeben.

Supplementband.

(Protokolle und Beilagen in Betreff des Baues und Betriebes der Eisenbahnen im Großherzogthum enthaltend.)

Darmstadt. 1842.

Druck und Verlag von Carl Wilhelm Leske.

Hosted by Google

Hosted by Google

I.

Protokolle.

Hosted by Google

Hosted by Google

Separat-Protokoll

über die, am Schlusse der sechsunddreißigsten, öffentlichen Sitzung

gehaltene

geheime Sitzung,

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 4. April 1842.

Unter Vorsitz des Präsidenten Schenck.

Gegenwärtig: der Herr Geheimerath Eckhardt, und 45 Mitglieder der Kammer.

I. Der Herr Geheimerath Eckhardt betritt die Rednerbühne und erstattet Vortrag:
über einen Gesetzesentwurf, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen betreffend.
(Beil. Nr. 1, 2, 3.)
Derselbe wird an den ersten Ausschuß zur Berichtserstattung verwiesen, und hierauf

II. durch den Präsidenten die Sitzung geschlossen.

Zur Beglaubigung:

Schenck,	Hesse,	Prinz.
erster Präsident.	zweiter Präsident.	Sekretär.

Hosted by Google

Hosted by Google

Separat-Protokoll,

über die, am Schlusse der siebenunddreißigsten, öffentlichen Sitzung

gehaltene

geheime Sitzung,

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 7. April 1842.

Unter Vorsitz des Präsidenten Schenck.

Gegenwärtig: 45 Mitglieder der Kammer.

I. Das Separatprotokoll der am Schlusse der 36. öffentlichen Sitzung gehaltenen geheimen Sitzung wird vorgelesen und genehmigt.

II. Der Präsident macht als neue Eingabe durch Verlesung bekannt:

einen Antrag der Abgeordneten Aull, Städel, Jung, Lotheißen, Kilian und Hesse, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen, insbesondere die gleichzeitige Ausführung einer Eisenbahnverbindungslinie auf Staatskosten zwischen Darmstadt und Mainz, betreffend.

(Beil. Nr. 4.)

Hosted by Google

Der Antrag wird an den ersten Ausschuß zur Berichtserstattung verwiesen und sodann

III. die Sitzung aufgehoben.

Zur Beglaubigung:

Schenck,	Hesse,	Prinz,
erster Präsident.	zweiter Präsident.	Sekretär.

Hosted by Google

Separat-Protokoll

über die, am Schlusse der achtunddreißigsten, öffentlichen Sitzung gehaltene

geheime Sitzung,

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 11. April 1842.

Unter Vorsitz des Präsidenten Schenck.

Gegenwärtig: 45 Mitglieder der Kammer.

I. Das Protokoll über die am Schlusse der 37. öffentlichen Sitzung gehaltene, geheime Sitzung wird vorgelesen und genehmigt.

II. Als neue Eingabe macht der Präsident durch Verlesung bekannt:

einen Antrag der Abgeordneten Otto, Hesse, Franck (Hofgerichtsrath) und Lotheißen, die Aufnahme der Stadt Offenbach in den Zug der für das Großherzogthum projectirten Eisenbahn von der nördlichen Gränze der Provinz Oberhessen bis an die südliche Gränze der Provinz Starkenburg betreffend.

(Beil. Nr. 5.)

Hosted by Google

Derselbe wird an den ersten Ausschuß zur Berichtserstattung verwiesen, und hiernächst

III. von dem Präsidenten die heutige Sitzung geschlossen.

Zur Beglaubigung:

Schenck,	Hesse,	Prinz,
erster Präsident.	zweiter Präsident.	Sekretär.

Hosted by Google

Separat-Protokoll

über die, am Schlusse der neununddreißigsten, öffentlichen Sitzung

gehaltene

geheime Sitzung,

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 14. April 1842.

Unter Vorsitz des Präsidenten Schenck.

Gegenwärtig: 46 Mitglieder der Kammer.

I. Der Präsident legt als neue Eingabe vor:
einen Antrag der Abgeordneten Lotheißen, Franck (Hofgerichtsrath), von Rabenau (Oberforstrath), Hesse und Kilian, die Richtung der projectirten Eisenbahn von Darmstadt nach der südlichen Gränze der Provinz Starkenburg betreffend.
(Beil. Nr. 6.)

Der Antrag wird an den ersten Ausschuß zur Berichtserstattung verschrieben und sodann

II. die Sitzung geschlossen.

Zur Beglaubigung:

Schenck,	Hesse,	Prinz,
erster Präsident.	zweiter Präsident.	Sekretär.

Hosted by Google

Hosted by Google

(Auszug.)

Zweiundfünfzigste Sitzung

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 13. Mai 1842.

Unter Vorsitz des Präsidenten Schenck.

Gegenwärtig: 34 Mitglieder der Kammer.

ꝛc. ꝛc.

IV. Im Namen des ersten Ausschusses erstattet der Abgeordnete Schmitthenner (in geheimer Sitzung) Bericht:

1) über den Gesetzesentwurf, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen betreffend;
(Beil. Nr. 7.)

2) über den Antrag der Abgeordneten Städel, Aull, Jung, Kilian, Hesse und Lotheißen, die Errichtung einer Eisenbahn von Mainz nach Darmstadt betreffend:
(Beil. Nr. 8.)

3) über den Antrag der Abgeordneten Otto, Hesse, Franck (Hofgerichtsrath) und Lotheißen, die Aufnahme der Stadt Offenbach in den Zug der für das Großherzogthum projectirten

Hosted by Google

Eisenbahn von der nördlichen Gränze der Provinz Oberhessen bis an die südliche Gränze der Provinz Starkenburg betreffend;

(Beil. Nr. 9.)

4) über den Antrag der Abgeordneten Lotheißen, Franck (Hofgerichtsrath), von Rabenau (Oberforstrath), Hesse und Kilian, die Richtung der projectirten Eisenbahn von Darmstadt nach der südlichen Gränze der Provinz Starkenburg betreffend.

(Beil. Nr. 10.)

2c. 2c.

Zur Beglaubigung:

Schenck,	Hesse,	Lotheißen,	Prinz,
erster Präsident.	zweiter Präsident.	Sekretär.	Sekretär.

Hosted by Google

(Auszug.)

Sechsundfünfzigste Sitzung

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 30. Mai 1842.

Unter Vorsitz des Präsidenten Schenck.

Gegenwärtig: der Herr Geheimerath von Kuder, und 47 Mitglieder der Kammer.

I. Als neue Eingaben macht der Präsident bekannt:

1) Sechs Mittheilungen der ersten Kammer, welche betreffen:

2c. 2c.

f. die Proposition der Staatsregierung, wegen des Baues und Betriebes der Eisenbahnen im Großherzogthum.

2c. 2c.

Die Eingabe unter f wird an den ersten Ausschuß zur Berichtserstattung verwiesen.

2c. 2c.

Zur Beglaubigung:

Schenck,	Hesse,	Lotheißen,	Prinz,
erster Präsident.	zweiter Präsident.	Sekretär.	Sekretär.

Hosted by Google

Hosted by Google

(Auszug.)

Siebenundfünfzigste Sitzung

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 1. Juni 1842.

Unter Vorsitz des Präsidenten Schenck.

Gegenwärtig: der Herr Geheime Staatsrath und Oberconsistorialpräsident Dr. Freiherr von Lehmann, der Herr Geheime Staatsrath und Kanzler Dr. v. Linde, die Herren Geheimenräthe v. Kuder und Eckhardt, und 47 Mitglieder der Kammer.

ꝛc. ꝛc.

III. Es werden Berichte erstattet:

A. Namens des ersten Ausschusses:

ꝛc. ꝛc.

2) von dem Abgeordneten Schmitthenner, über den Erlaß der ersten Kammer, die Proposition der Staatsregierung hinsichtlich des Baues und Betriebes der Eisenbahnen im Großherzogthum betreffend;

(Beil. Nr. 11.)

Hosted by Google

(Dieser Bericht wurde nicht verlesen und der Kammer nur angezeigt.)

ꝛc. ꝛc.

Zur Beglaubigung:

Schenck,	Hesse,	Lotheißen,	Prinz,
erster Präsident.	zweiter Präsident.	Sekretär.	Sekretär

Hosted by Google

Separat-Protokoll,

über die, am Schlusse der sechszigsten öffentlichen Sitzung,

gehaltene

geheime Sitzung.

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 8. Juni 1842.

Unter Vorsitz des Präsidenten Schenck.

Gegenwärtig: der Herr Geheimerath Eckhardt, und 44 Mitglieder der Kammer.

---

1. Die Kammer schreitet zur Berathung:
über die Vorlage der Staatsregierung, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen betreffend.

Nach vorausgeschickter Einleitung aus den Acten bemerkt der Präsident: die Abgeordneten Städel, Georgi, von Dörnberg und Hügel seien als Redner, und zwar der erstere über, der zweite gegen, die beiden letzteren für den Gegenstand der Berathung eingeschrieben, und fordert sodann die genannten Abgeordneten zum Vortrage auf, welche sofort in nachstehender Reihenfolge die Rednerbühne betreten und folgende Vorträge halten:

Hosted by Google

1) Der Abg. Städel: Der Gegenstand der heutigen Berathung ist für das Land, seine Gegenwart und seine nächste Zukunft, und darum für uns Alle, von hoher Wichtigkeit und erfordert eine sorgfältige Prüfung sowohl hinsichtlich der zu hoffenden Resultate, als des so bedeutenden Aufwandes, den die Ausführung dieses Unternehmens erfordert, und der Lasten, die das Land desfalls zu tragen haben wird. Es muß anerkannt werden, daß die Einführung und die ausgedehnte Benutzung der Schienenwege ein Fortschritt ist, den die Intelligenz und der Associationsgeist der Bevölkerungen auf der Bahn der materiellen Verbesserungen gethan, und daß, außer den unmittelbaren und örtlichen Aeußerungen dieser angeregten Bewegung, noch weitere bedeutende Vortheile durch Erleichterung des Verkehrs, größere Lebhaftigkeit des Betriebs, regerer Umsatz des Capitals und Befruchtung jeder industriellen Thätigkeit und dadurch Verbesserung mancher gesellschaftlichen Zustände, selbst Erleichterung zur Aufbringung der Staatsbedürfnisse in Aussicht genommen werden können. Erwarten Sie, meine Herren, keine glänzende Schilderung dieser mannigfachen Vortheile. Jeder von uns malt sich das Bild mit mehr oder minder lebhaften Farben selbst aus; es hat aber auch seine Schattenseite. Wenn wir sämmtlich das anerkannt Gute, jeder in seinem Kreise, zu unterstützen den Beruf und die Neigung haben, so handelt es sich jetzt hauptsächlich um sorgfältige, gewissenhafte Prüfung der Mittel und des Zweckes, des Aufwands und der Vortheile, die zu erreichen stehen, und Sie gestatten mir, Ihnen einige Materialien zu solcher Prüfung darzubieten und dieselben Ihrer ernsten Erwägung zu empfehlen.

Der Aufwand an Kapital ist von solcher Bedeutung, daß derselbe zuerst in Betracht kommen muß, um zu untersuchen, ob, wenn auch mit Leichtigkeit mittelst Anlehen aufgebracht, solcher ohne zu große Belastung des Landes verzinst werden möge, und zwar zunächst in seinem vollen Betrage bis zu dem Zeitpunkt, wenn der Ertrag der Eisenbahn, wenigstens für einen ansehnlichen Theil dieser Leistung, in Anschlag gebracht werden kann; theilweise aber fortwährend für den voraussichtlichen Ausfall des Ertrags. Ich denke an die belgischen Eisenbahnen und andere, die nicht zu den mißlungenen Unternehmungen dieser Art zu zählen sind. Geben wir uns keiner Täuschung hinsichtlich des zu hoffenden Ertrags hin und schätzen wir uns sehr glücklich, wenn wir ein Resultat erlangen, das sich dem Erträgniß der belgischen Bahnen (für 1841 $2^{96}/_{100}$) möglichst nähert. Wenn wir

Hosted by Google

demnach einen Aufwand von zehn Millionen Gulden voraussehen, so werden wir jährlich im günstigsten Falle 200,000 fl. für Zinsen und Tilgung aufzubringen haben, vorausgesetzt, daß der Ertrag der Bahn 3 Procent erreicht. Rechnen wir vorsichtig auf eine Periode von wenigstens 5 bis 6 Jahren, bis die Bahnlinie in ihrer ganzen Ausdehnung in Betrieb kommen kann; bis dahin haben wir den ganzen Zinsenbetrag des aufgewendeten Kapitals aufzubringen.

Die Hauptrichtung der Bahn wird uns als ein wesentliches Element für unsere Entscheidung gelten, und es ist ganz besonders zu wünschen, wie zu erwarten, daß bei einem Unternehmen von solcher Bedeutung den Kammern zu allervörderst eine vertrauliche und umfassende Mittheilung hierüber, sowie überhaupt über die Absicht der hohen Staatsregierung und die vorliegenden Resultate der gepflogenen Unterhandlungen, dann über die Natur und den Umfang der unsererseits eingegangenen Verbindlichkeiten und der gegenseitigen Verpflichtungen der Nachbarstaaten, zwischen denen unsere Bahn die Verbindung vermitteln soll, gemacht werde, damit wir mit voller Einsicht und Ueberzeugung uns entscheiden mögen.

Es ist zu oft schon, und auch bei uns vorgekommen, daß wichtigere Punkte übersehen oder nicht klar erkannt worden und daß bedeutende Nachtheile dadurch bei der Ausführung entstanden sind; und noch öfter geschieht es, daß Gegenansprüche gemacht werden, die schwer zurückzuweisen sind, wenn nicht durch klare Uebereinkunft solchen zum Voraus begegnet wird. Ich darf wohl auf die Schifffahrtsverhältnisse seit 1831 und besonders wieder auf die jüngsten Verwickelungen hinweisen, wie solche durch die Vereinbarung im Mai 1841 entstanden und die leider noch nicht gelöst sind, obgleich das Uebel wie ein Krebsschaden um sich frißt und, dem freien Rhein zum Hohn, viele steuerbare Artikel aus den preußischen Rheinstädten wohlfeiler zu Fuhr bis in die Nähe von Mainz verkauft und geliefert werden können, als der hessische Kaufmann solche auf dem Rhein beziehen, an der diesseitigen Zollstelle versteuern und seine früheren Kunden damit versehen kann; während zugleich der Güterzug überhaupt eine veränderte Richtung nimmt. — Verzeihen Sie mir diese kleine Abschweifung, meine Herren, und kehren Sie vom Rhein mit mir zur Eisenbahn zurück.

Muß es nicht als natürlich erscheinen, daß die Bahn in ihrer Hauptrichtung von Heidelberg über Darmstadt nach Mainz geleitet werde und die Verbindung des südöstli-

Hosted by Google

chen Deutschlands mit dem unteren Rhein durch eine hessische Rheinstadt direkt und ohne Umweg bewirke, besonders wenn diese Stadt, wie Mainz, die bedeutendste des Landes, die einzige größere Handelsstadt ist, und wenn diese Richtung noch überdieß dem Unternehmen selbst und der Provinz Starkenburg mannigfaltige Vortheile gewährt durch einen erleichterten und vermehrten Fremdenzug und schon durch die unmittelbare Verbindung mit einer großen Handelsstadt, die dem gleichen Staatsverband angehört, und die durch ihre Betriebsamkeit die Mittel schafft und vermehrt, um den Bedürfnissen desselben, die im Steigen begriffen, zu genügen.

Eine andere Hauptrichtung ist diejenige von der kurhessischen Gränze, welche über Gießen die Provinz Oberhessen durchzieht, deren inneren Verkehr erleichtert, den Fremdenzug von Norden aufnimmt, sowie diejenigen Güter, welche in gleicher Richtung nach Süden oder umgekehrt nach Norden ziehen, und welche über Frankfurt mit Einschluß unserer zweiten Handels- und Fabrikstadt, Offenbach, fortgesetzt, sich zu Darmstadt an die erstere Hauptrichtung anschließt. Der Fremdenzug wird in dieser Richtung, hin und her, bedeutend sein und weit den beträchtlichsten Theil der Einnahme bilden, wenn auch ein bedeutender Theil der von Nordosten herankommenden Reisenden Frankfurt als Ziel oder vorläufigen Ruhepunkt ansehen und von dort aus über Darmstadt rheinaufwärts oder unter Benutzung der Taunusbahn nach den unterhalb liegenden Bädern oder ihrer weiteren westlichen Bestimmung abgehen wird. — So wird denn auch, und dieß ist ein wichtiger Punkt, welcher die größte Beachtung fordert, der meiste Theil der Waarenzüge, wenn solche durch wohlfeile Frachtentarife auf die Bahn geleitet werden können, seine vorläufige Bestimmung nach Frankfurt haben und von dort durch den Zwischenhandel in größeren und kleineren Kreisen ringsum abgesetzt werden, so daß nur der kleinere Theil direkt eine weitere südliche Richtung befolgen wird. Dabei wird es denn hauptsächlich darauf ankommen, durch niedrige Frachtsätze möglichst viele Artikel auf die Bahn zu ziehen, welche bisher, selbst bei den so mäßigen Landfrachten, nicht mit Vortheil aus den Nordseehäfen bezogen werden konnten, um dadurch erst die Anlage für den hierländischen, aber auch wieder besonders den Frankfurter Handel fruchtbar zu machen und zugleich den Ertrag der Bahn zu steigern.

In dieser Hinsicht läßt sich weder eine Gränze bestimmen, noch eine sichere Aussicht eröffnen, nur so viel steht fest, daß für Starkenburg und Rheinhessen von dem Waarenzug, wie

Hosted by Google

er jetzt besteht, keine hohe Erwartungen für und durch die Eisenbahn gehegt werden können und daß sich die Aussicht erst durch die Entwickelung und Erstarkung des Unternehmens aufhellen und erweitern muß, wozu denn, wie ich schon angedeutet, ganz mäßige Frachtsätze, niedriger als der Fuhrlohn auf gewöhnlichen Straßen, die Einleitung treffen müssen. — Da man anderwärts durch Ermäßigungen und Vortheile den inländischen Verkehr zu begünstigen und zu heben sucht, so mögte es wohl angemessen sein, sich unsererseits die Befugniß zu bedingen, bei Festsetzung der Tarife im eigenen Land freie Hand zu haben. Auch wird es als zweckmäßig erkannt werden, sich vor dem Angriff des Werkes, mit der Postanstalt zu einigen, da dieß später, wenn eine moralische Nöthigung hierzu besteht, nur auf lästigere Bedingungen hin zu bewirken sein möchte.

Wenn auf angeregte Weise durch niedrige Frachtsätze der Waarentransport auf der Eisenbahn in einiger Ausdehnung möglich wird, so können aus dem Süden Seide und Seidewaaren, Südfrüchte, Droguerien, aus dem Elsaß und der Schweitz Baumwollenfabrikate, aus Frankreich feine Weine, darauf gebracht werden; Hanf, Harz, Krapp, Weine in Fässern, Brandweine ꝛc gehen zu Schiff auf dem Rhein. Von Norden, zum Theil aus England, können Farbwaaren, Baumwolle und Garn, Rauchwaaren, Wolle, Manufacturwaaren, Oel, Tabak, vielleicht selbst Colonialwaaren zugehen, und Leder, Wein, Baumwollen- und Seidenwaaren und Lurusgegenstände aller Art die Rückfracht in nördlicher Richtung bilden und zum Theil schon bessere Frachten tragen.

Wenn wir erwägen, daß die Landfracht nach Leipzig zum

Beispiel	3	fl.	pr. Ctnr.
nach Berlin	3½	fl.	„ „
von Hamburg	4½	fl.	„ „
„ Bremen	3⅓	fl.	„ „
„ Magdeburg	3	fl.	„ „

steht, so mögen wir ermessen, welche mäßige Tarifsätze nöthig sein werden, um den Gütertransport anzuziehen.

Meiner Ansicht nach wird die Wichtigkeit der Schienenwege in strategischer Hinsicht zwar nicht von den Männern vom Fach, wohl aber vom großen Publicum sehr überschätzt, und wenn auch eine solche Communication im Rücken und in der Nähe einer operirenden Armee manche Erleichterung darbieten mag, so sind diese Vortheile doch nur von geringerem Belang und vorübergehender Bedeutung, und eine Eisenbahn wird keine Operationsbasis abgeben; wie man dann

Hosted by Google

auch die Leichtigkeit der Bewegung großer Streitmassen und deren schnelle Richtung auf einen gegebenen Punkt mittelst der Eisenbahnen ins Ungeheuere übertrieben hat, ohne zu bedenken, welche Bewegungskräfte, welche Vorrichtungen und welche Zeit erfordert würden, nur um ein Corps von 25,000 Mann mit dem nöthigen Bedarf auf eine bedeutende Entfernung zu bringen: und vollends Reiterei und bespanntes Geschütz!! Jedenfalls würde die Richtung der Bahnen transversal durch Deutschland von Nordost, Ost und Südost nach Westen weit mehr Vorschub gewähren, als diejenige von Norden nach Süden parallel mit dem Rhein, besonders in so weit solche durch unser Land läuft, indem die Heere von Preußen, Sachsen, Hannover im Falle eines Kriegs mit unserm westlichen Nachbar ihre Richtung gegen den Niederrhein nehmen und von Wesel bis Coblenz den Strom passiren würden, so wie dann östreichische, baierische, süddeutsche Streitmassen bei Mannheim oder oberhalb den Rhein überschreiten würden, sonach die Bahnlinie innerhalb unseres Landes für diesen Zweck von keiner besonderen Bedeutung wäre. — Ich berühre nur im Vorübergehen mit einem Wort die Störung der Bahnbenutzung durch die kleinste Unterbrechung auf irgend einem Punkt ihrer Ausdehnung in Folge militärischer Nothwendigkeit oder Vorsicht, und ich schweige ganz von der Gefährdung des Materials bei wechselndem Kriegsglück; doch mögen Sie, meine Herren, hieraus meine Ansicht entnehmen (und solche vielleicht theilen) von dem Werthe der vorgeschlagenen Specialhypothek zu Gunsten der Gläubiger, die das Kapital dargeliehen, wenn nicht, wie Ihr Ausschuß schon bemerkt, eine solche Ueberweisung an sich illusorisch und unstatthaft erschiene. —

Mit Ihrem Ausschuß bin ich übrigens auch bezüglich des Tilgungsfonds in so weit einverstanden, daß ich das vorgeschlagene 1/4 pCt. als ungenügend ansehe und daß ich 1 pCt. dafür in Vorschlag bringe, um die Epoche der Tilgung nicht in eine ungewisse Ferne zu rücken, gewissermaßen ad Calendas Græcas; denn wer kann hoffen, daß nach fünfundzwanzigjährigem Friedensstand, den wir genossen, noch achtzig Jahre beständiger Friede fortdauern und unsere allmähliche Tilgung begünstigen werde! Ohne bedeutende und lästige Opfer ist ein Unternehmen solcher Art nicht auszuführen; haben wir uns einmal entschieden und wollen wir den Zweck, so müssen wir die Mittel wollen und dürfen weder die erforderlichen Anstrengungen scheuen, noch uns deren Umfang und Ausdeh-

Hosted by Google

nung verhehlen, was geschieht wenn wir von Tilgung reden und solche mit 1/4 pCt. zu bewirken meinen. —

Viel Gutes hat Ihr Ausschuß überhaupt im Betreff der Ausführung vorgetragen und treffende, wohl zu beherzigende Bemerkungen enthält das Votum der Minorität. Die Beleuchtung von beiden Seiten ist so vollständig und erläutert sich dermaßen wechselseitig, daß ich darauf näher einzugehen überhoben bin. Nur werden Sie mit mir vielleicht der Ansicht sein, daß die so mannigfaltigen und begründeten Ausstellungen an den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzesentwurfs die Räthlichkeit zu erweisen scheinen, daß der Gegenstand von Seiten hoher Staatsregierung in seinen wesentlichen Bestimmungen aufs Neue in Betrachtung gezogen werde.

Es bleibt mir nur noch ein Wort über den Vorschlag einer Emission von Kassenscheinen zu sagen; und ich muß mich dagegen um so entschiedener aussprechen, als ich in dieser Maaßregel keinen nennenswerthen Vortheil neben ihren mancherlei Nachtheilen und Gefahren zu erkennen vermag. Bei der, durch fortgesetzte Aufbringung des Bedarfs von Millionen dargebotenen Gelegenheit, Gelder nutzbar anzulegen, werden wohl Wenige versucht sein, ihre in Händen habenden Kassenanweisungen an sich zu halten, im Gegentheil werden solche, kaum in Circulation gesetzt, wieder bei den Kassen zur Auswechslung gegen Silber eingereicht werden und also an Zinsengenuß wenig erspart werden können; um so weniger, als stets die Hälfte oder selbst mehr von dem Betrag der ausgegebenen Scheine in Bereitschaft gehalten werden müßte, um dem Begehren für Auswechslung entsprechen zu können. Da es nicht die Absicht sein kann, die Kassenscheine in kleineren Bruchtheilen anzufertigen und solche in den Klein- oder Tagsverkehr zu bringen, so könnten solche nur beim Umsatz größerer Posten in Anwendung kommen; allein da nicht vorauszusehen ist, daß solche in unsern Nachbarländern Eingang, Geltung und Benutzung finden, so ist hierdurch auch schon ihr, nur einigermaßen ausgedehnter Gebrauch in unsern Städten, in unserm Handelsverkehr, der ja meist mit dem nahen Auslande stattfindet, nicht zu erwarten, und der Holz- oder Fruchthändler, der etwa in Mainz für seine Zufuhr Kassenscheine an Zahlung nähme, würde solche alsbald an der Generalkasse zum Umtausch gegen Silber einreichen, wenn er, um sich die Mühe zu ersparen, sich nicht schon bei dem Handel Metallgeld ausbedungen hätte. Selbst unsere Landleute hätten keinen Grund, ihre Produkte — Wein, Oel, Getraide — gegen

Hosted by Google

Scheine zu verkaufen oder würden diese gewiß nicht behalten, wie dies die Erfahrung lehrt. Ein gezwungener Cours, ohne Auswechslung gegen Silber auf erstes Anmelden, wäre eine Unmöglichkeit, eine Fehlgeburt, ein Mißgriff, woran man gewiß nicht gedacht hat. Sehen wir, wie das mächtige Oestreich bei einer verhältnißmäßig beschränkten Emission von 5,000,000 Gulden Kassenscheine solche mit einem Zinsengenuß von 3 Prct. dotirt. Man führe uns nicht Preußen an mit seinen Kassenscheinen, wir sind topographisch in ganz verschiedener Lage und gerade, weil unsere preußische Nachbarn mit eignem Papiergeld versehen sind, weil in Nassau, Frankfurt, Kurhessen und Baiern unsere Scheine keinen Eingang finden würden, weil es möglich wäre, daß man bei unseren Nachbarn da oder dort in den Fall kommen könnte, zum Hausgebrauch Papiergeld auszugeben, um sich eine vermeintliche Erleichterung zu verschaffen, bei dem ungeheueren Bedarf, der für Ausführung der allerwärts begonnenen oder wenigstens projectirten Unternehmungen in Aussicht genommen werden muß, eben darum muß ich davor warnen, ein solches Experiment in unserem Lande zu versuchen, das, glücklich genug, einer solchen Aushülfe nicht bedarf, wenn es seinen, auf ein geregeltes Finanzsystem gestützten Credit weise und vorsichtig benutzt und durch Sparsamkeit, Ordnung und bedächtigen Fortschritt seine Mittel schont, die Zeit zu Hülfe nimmt bei kostspieligen Unternehmungen und die ungeduldige Hast der Menge mäßigt, welche die Frucht brechen möchte, wenn kaum der Keim gelegt worden.

Nach dem, was ich vorangeschickt, spreche ich nun meine Ansicht dahin aus, daß wir diesseits uns der allgemeinen Bewegung nicht entziehen können, uns jedoch nur mit großer Vorsicht und unter Wahrnehmung aller unserer Landes- und örtlichen Interessen anschließen sollen, demnach unsere Zustimmung für die von hoher Staatsregierung eingeleiteten Unterhandlungen zum Zwecke einer Vereinbarung für Ausführung der beantragten Unternehmung in der oben bezeichneten Richtung und mit den angegebenen Anschlußpunkten aussprechen und hohe Staatsregierung ersuchen, den Ständen, so weit es thunlich ist, die geeigneten Mittheilungen über den jetzigen Stand der Unterhandlungen zu machen und dasjenige, wobei dies jetzt noch nicht geschehen kann, baldmöglich den Kammern zur Kenntniß zu bringen, denselben auch zugleich genaue Voranschläge vorzulegen.

Hosted by Google

Einstweilen wäre der Staatsregierung die Ermächtigung zu ertheilen, eine Summe von zwei Millionen Gulden unter landständischer Garantie zu 4 pCt. Zinsen im Laufe der gegenwärtigen Finanzperiode aufzubringen, Behufs deren Verwendung für die ersten Bedürfnisse des Bahnbaues, Erwerbung von Gelände und Erdarbeiten, sobald in Gemäßheit Beschlusses der Kammern der wirkliche Angriff des Baues unter den vorausgeschickten Bedingungen und Umständen stattfände. Ueber die Verwendung dieses vorläufigen Credits wäre am Schluß der laufenden Finanzperiode gesonderte Rechnung abzulegen und wären dann weitere Anträge für Beischaffung des ferneren Bedarfs zu stellen.

Jetzt schon im Voraus ein Votum für den ganzen muthmaßlichen Bedarf zu geben, scheint mir weder räthlich, noch erforderlich, und es wird genügen, die Bereitwilligkeit des Landes auszusprechen, sich bei dem vorgeschlagenen Unternehmen zu betheiligen, um die Staatsregierung in Stand zu setzen, die Unterhandlungen mit dem nöthigen Nachdruck zu führen.

Sollte man auf gleichzeitige Ausführung der Bahn in der oben angegebenen Richtung von Heidelberg über Darmstadt nach Mainz, sodann von Kassel über Gießen und Frankfurt mit Einschluß Offenbachs nach Darmstadt, nicht eingehen wollen, so müßte ich mich, mit Bedauern zwar, doch entschieden, gegen die Ausführung überhaupt erklären, weil ohne diese umfassende, durch alle Verhältnisse gebotene Rücksicht das Interesse des Ganzen und der verschiedenen Provinzen nicht gewahrt erschiene und blos unsere Nachbarn, nicht aber wir, die wir die ungeheueren Kosten tragen, den Vortheil davon erndten würden.

2) Der Abg. Georgi: Meine Herren! In einer Sache, wie die vorliegende, die, man kann es wohl sagen, das Sein oder Nichtsein in Frage stellt und die dem ohngeachtet schon ausgemacht scheint, bevor sie in dieser Kammer erörtert worden ist, kann es nicht verargt werden, wenn die Stimme eines Uneingeweihten ihre Zweifel mit offenem Freimuthe äußert. Und in der That, es möchte mindestens eben so viel Patriotismus dazu gehören, diese Zweifel an diesem Orte laut werden zu lassen, als ohne zureichende Prüfung dem Rufe der Menge beizustimmen, welche, angelockt durch das Wunderbare einer Erscheinung, von einer Glückseligkeit im Voraus erfüllt ist, die, wie ich befürchte, niemals eintreten wird.

Ich gestehe es Ihnen offen und der Herr Referent wird mir erlauben, es auszusprechen, der Bericht der Majorität

Hosted by Google

unseres ersten Ausschusses gleicht mir einer Beschreibung des Himmelreichs durch Einen, der noch nicht darin war. Da ein uralter Gebrauch will, daß bei irdischen Seelig- und Heiligsprechungen auch die begründetsten Anwartschaften angefochten werden, so wird wohl diese verehrte Kammer mir, wenn schon einem Protestanten, gestatten wollen, daß ich die Rolle des Angreifers wenigstens theilweise übernehme.

Man hat Ihnen gesagt, meine Herren, die Eisenbahnen seien eine unausweichliche Nothwendigkeit unserer Zeit; ich aber glaube mit einem hochverehrten Redner in der andern Kammer, daß die Sehnsucht, das Gelüste nach Eisenbahnen weit mehr eine Krankheit unserer Zeit sind.

Alle Thesen und Doctrinen über staatswirthschaftliche Oeconomieen, mögen sie vom Catheder herab vorgetragen oder in Büchern der Prüfung der Welt übergeben werden, sind unleugbar von dem einen Grundsatze beherrscht,

> daß ein jeder einzelne Staatsverband sein eigenes staatswirthschaftliches System hat, und daß folglich jeder einzelne Staat, einem andern gegenüber, immer in einer gewissen exceptionellen Lage sich befindet.

Gefalle es Ihnen, meine Herren, diesen Satz wohl im Auge zu behalten, und dann wird es eher begreiflich, daß ein großes Land, wie z. B. Preußen, das nicht, wie wir, von der Vorsehung auf einen ergiebigen, auf einen fruchtbaren, auf einen, großen Theils gesegneten, Boden angewiesen worden ist, ein Land, daß weder unser mildes Clima, noch unsere reichen Ebenen besitzt, — dann, sage ich, wird es wohl begreiflich, daß ein solcher Staat auf einem anderen Felde seine Hülfsmittel und sein Heil suchen mußte. Daher erklärt sich die große Energie, es erklären sich selbst die temporären Opfer der preußischen Staatsregierung für Beförderung und Begünstigung der Fabriken im eigenen Lande und für Gewinnung eines Marktes für den Absatz ihrer Fabrikate. Diesen Markt hat sie gefunden; sie hat ihn in dem deutschen Zollvereine, einem Vereine, dessen nationale Bedeutung, beiläufig sei es gesagt, ich in ihrer ganzen Ausdehnung wohl anerkenne. Aber es bleibt daneben sehr erklärlich, daß man jetzt von dort her in allen Richtungen Eisenbahnen verlangt und auf schnelle Herstellung dringt, denn dies ist eben die Consequenz des Systems, es ist eine wesentliche Bedingung für die Fortdauer jener Fabriken.

Daß aber das Großherzogthum Hessen in einer Lage, wie jener oder ein anderer nördlicher Staat sich befinde, das bezweifle ich nicht nur, ich verneine es auf das Bestimmteste.

Hosted by Google

Das Großherzogthum ist kein Land der Fabriken und wird es auch nie werden. Die Natur hat es besser und glücklicher gestellt; 850,000 Seelen leben in ihm ruhig, arbeitsam nebeneinander, meistens von den Erzeugnissen des Bodens. Seine Bewohner fabriciren zwar auch, aber ganz andere, viel kostbarere Dinge, als die **Calicots** ihrer Nachbarn, sie liefern Brod, Wein, Fleisch, Oel, Tuch, Linnen u. s. w. Für den Absatz brauchen sie aber keine Eisenbahn, sie sind für ihren Absatz unbesorgt; denn der Rhein und der Main gehört ihnen an, ihr Markt ist längst gefunden und die Straßen dahin sind frei und sicher. Sie verlangen für die Absatzwege ihrer Industrie von der Staatskasse auch nichts mehr, weder an Capital, noch an Beamten, noch an Polizei, im Gegentheil, sie geben ihr willig und gerne noch zwei Millionen jährlich von den Ergebnissen ihres Fleißes und ihrer Industrie, ihre Söhne reihen sich in Regimenter und ihre Liebe ist der Stolz ihres Fürsten. —

Und das sind eben die wahren Factoren, das sind die tüchtigsten Industriellen, für sie, glaube ich, ist eine Eisenbahn, die 12 oder 15 Millionen kosten wird, *etwas mehr* als unnöthig.

Aber man proponirt dennoch eine Eisenbahn, ja eine solche für die Wetterau, eine andere für die Bergstraße und endlich gar eine dritte zur Verbindung mit Rheinhessen. Ich frage aber: ist dies staatswirthschaftlich, ist dies rationell gedacht? Man darf sehr daran zweifeln. —

Das ist es jedoch nicht allein. Bei der vorhabenden Unternehmung, die man so gern zu einer großartigen stempeln möchte, kommt hierzu die Zerrüttung, die Desorganisation unserer Finanzen, der Ruin unseres Credits, die unfehlbar zurückfallen auf unser Budget. Liegen denn die erforderlichen 12 bis 15 Millionen baar in unseren Truhen? Woher sollen sie kommen? O Himmel, aus Anlehen! Woher die Zinsen? Ah! man redet Ihnen vor von Rentabilität, von Production u. s. w., aber man wagt nicht einmal, 3 Procent zu garantiren und wir, die wir kein Geld, ja statt Geld jetzt schon 9 Millionen Schulden haben, wir wollen 15 Millionen zu 4 Procent aufnehmen, eine Legion Beamte anstellen, ein Ministerium der Eisenbahnen neben dem Ministerium der Finanzen creiren, die Zukunft, das Schicksal, alle Eventualitäten politischer Ereignisse außer Acht lassen — und warum? damit die Musterreiter aus dem Norden oder die Reiselustigen 12 Stunden früher in Basel oder sonsten ankommen können! Und dies ist eben der einzige und wahre Humor davon.

Hosted by Google

Hat man daneben nicht überlegt, daß diese Unternehmung eine gänzliche Revolution in den bestehenden Verhältnissen unseres Volkes unfehlbar hervorrufen wird, tödtet man denn nicht auf einen Schlag die Masse von Industrie, die durch hundertjährigen Verkehr auf unseren Straßen sich gebildet hat; ist die Entwerthung von so vielen Städten und Orten nicht sehr beachtungswerth? Werden nicht Tausende von Familien zu Grunde gerichtet?

Und nun vollends, meine Herren, denken Sie an jene Staatsstraßen, die so viele Millionen gekostet haben und gegenwärtig jedem Bedürfnisse des Verkehrs vollkommen entsprechen. Werden diese Straßen, so weit sie im Rayon der Eisenbahnen sind, nicht öde und verlassen sein? Ganz gewiß! Bedenken Sie nur, daß der Reisende am Morgen des Tags in Cassel frühstücken und am Mittage desselben Tages in Frankfurt essen kann; bedenken Sie, daß wir zwischen diesen Städten, zwischen Frankfurt und Mannheim, nicht einen einzigen Haltpunct, auch nicht eine einzige Fabrikstadt oder eine Stadt von commerzieller Bedeutung haben, dann werden Sie in der Behauptung mir beistimmen, wir bauen nicht für uns, das ist sicher, wohl aber für Andere; wir haben die Generosität, auf unsere Kosten, auf unserem Boden, unter dem Ruine unserer Finanzen und unserer Städte, einen bequemen Transit zu schaffen.

Sollte es denn nicht überhaupt an der Zeit sein, meine Herren, zu überlegen und zu untersuchen: ob es im Interesse einer gesunden Staatspolitik liege, das Fabrikwesen immer mehr und mehr zu befördern? Glaubt und sieht man denn nicht bald ein, daß die Länder der Fabriken auch die Länder der Armuth und des Elends sind? Sehen sie nach England, wie kann es anders sein? Alles hat seine Grenzen. Hat nicht der erste Minister von England selbst gesagt, daß das Uebertriebene in den Fabrikanlagen jenes Land an den Rand des Abgrunds geführt habe, der, wie es scheint, es wirklich bedroht?

Jene Grenze ist vielleicht schon da, sicher muß sie bald erreicht werden. Der Raum unseres Absatzes ist voll, er ist für uns, sage man, was man will, im Verhältnisse zu andern, nicht deutschen, Staaten kleiner und beschränkter; wir können aus unseren eigenen Grenzen nicht wohl heraus, wir haben keinen Welthandel und unsere Seehäfen und Colonieen finden sich noch nicht auf den Karten.

Man sagt Ihnen auch, meine Herren, die Eisenbahnen kräftigten die Nationalität. Wenn das, was ich unter Nationalität verstehe, darunter gemeint ist, dann bezweifle ich

Hosted by Google

auch diesen Satz. Einer Art von Cosmopolitismus werden die Eisenbahnen allerdings zur Folie dienen, das scheint mir gewiß, denn wer handelt, ist cosmopolitischer Natur, und wo Geldgeschäfte zu machen sind, da ist sein Vaterland. Ich glaube nicht, daß gewisse Staatsöconomen in dieser Beziehung mich angreifen werden, denn ich denke, sie wissen es wohl, daß die Theorie der thatsächlichen Beweise mir nicht so ganz und gar fremd ist.

Ja, man sagt Ihnen noch mehr, man behauptet, die Aufklärung, die Sitten, hören Sie, die Sitten! die Wissenschaften werden gewinnen, wenn die Eisenbahnen in's Leben treten. Da das Warum nicht gleichzeitig ausgeführt worden ist, so kann ich nur so viel bemerken, daß ich mir nicht denken kann, daß die Männer der Aufklärung und Intelligenz ihre Studirstuben darum verlassen werden, um auf Eisenbahnfahrten sich ihres Pensums zu entledigen.

Man sagt Ihnen aber ferner: die ganze Welt baut, wir können nicht zurückbleiben, wir werden überflügelt, von allen Handelszügen werden wir abgeschnitten. Wer baut denn? Etwa Frankreich mit einer Bevölkerung von 35 Millionen, an zwei Meeren gelegen, im Besitze reicher Colonieen, einer großen Marine und eines Theils des Welthandels? Aber dieses Frankreich fabricirt und consumirt in sich selbst, eine Hand empfängt wieder, was die andere ausgegeben hat, und nicht der Landesstrich, durch den die Eisenbahn zieht, bezahlt die Kosten der Anlage und der Unterhaltung; es bezahlt sie das ganze Land. Wer baut mehr? Oestreich vielleicht? Die unermeßlichen Besitzungen dieses Reichs, sein Mangel an Chausseen, die Beschaffenheit seines Bodens, seine Population, seine geographische Lage, können den Bau empfehlen und rechtfertigen. Allein gewiß ist es, daß Oestreich nicht für Sie, meine Herren, baut.

Man baut, hält man uns vor, aber doch im Norden! Ja wohl, und das ist es eben! Dort wird, und zwar mit wenig Kosten, fabricirt, es fehlt an Händen nicht und darum wird immer mehr fabricirt, und wir, wir sind berufen, immer mehr und mehr zu kaufen und wegzuschaffen: — für den Norden bauen wir, das ist nicht zu leugnen.

Aber wie ist's mit Baden, mit Würtemberg? wird man uns sagen. Lassen wir vor der Hand Würtemberg außer Frage. Sie sehen aus den Zeitungen, daß Würtembergs Stände die Verantwortlichkeit des Eisenbahnbaues nicht übernehmen wollen, daß sie sagen: die Frage sei nicht populär, die künftige Wahlkammer möge die Verantwortung überneh-

Hosted by Google

men, die Erfahrung sei noch nicht reif, — und hören Sie daneben, daß unsere erste Kammer, wenigstens ihr Ausschuß, den vollen Nutzen der Eisenbahnen selber für problematisch erklärt hat. Hören Sie darauf wohl, meine Herren, vergessen Sie nicht, daß Würtemberg einen Staatsschatz hat, daß es jährlich 15 Procent seiner Einnahmen zurücklegt, daß es Domainen ankauft, während unser Budget jährlich steigt und wir Domainen, die im Falle der Noth veräußert werden könnten, nicht mehr besitzen!

Endlich aber wird uns vorgehalten, daß die projectirte Eisenbahn für die Vertheidigung unseres Vaterlandes nöthig, ja unentbehrlich sei. Dies, meine Herren, ist ein Argument von Gewicht und soferne es begründet wäre, müßte, meiner Ansicht nach, unter allen Umständen gebaut werden. Allein die Sachverständigen sind bis jetzt darüber einig, daß, wenn auch wohl ein Bataillon auf einer Eisenbahn transportirt werden könne, sie für Massen von Truppen unthunlich, für Artillerie und Cavallerie ganz unpractikabel sind. Aber wäre dem auch nicht so, wäre sie für Heeresmassen verfügbar, sollte es alsdann nicht nothwendig und billig sein, daß der deutsche Bund, diese Kraft, die keinen Vergleich hat, unserem kleinen Lande zu Hülfe komme, wenn die Rentabilität der Bahn den Ziffern unseres Ausschußberichts nicht entspräche, wenn die Bahn im Interesse der Vertheidigung, sei es von deutschen Truppen oder von Feinden, zerstört oder verletzt werden sollte? Auch diese Frage müssen Sie, meine Herren, wohl überlegen.

Sie sehen, daß ich nicht der Ansicht bin, daß wir zur Zeit auf ein Unternehmen eingehen, das die Verhältnisse unseres Landes in Frage stellt. Ich will nicht sagen, daß ich für alle Zeiten gegen Eisenbahnen sein werde, ich will bessere Erfahrung, diese große Lehrmeisterin der Menschen, abgewartet wissen — und aus diesem Grunde stelle ich den förmlichen Antrag:

> es möge der Kammer gefallen, das Project der Eisenbahnen auf spätere Zeiten zu verschieben.

Eventuell stelle ich aber den Antrag:

> der Proposition der Staatsregierung auf so lange die Zustimmung zu versagen, als sie nicht nachweist, daß der hohe deutsche Bund die in unserem Lande angelegten Eisenbahnen in der Weise garantirt, daß, sobald sie im Falle des Angriffs oder der Vertheidigung des Bundes beschädigt oder zerstört werden sollten, das Großherzogthum Hessen vollständig aus Bundesmitteln werde entschädigt werden.

Hosted by Google

Ich weiß es, meine Herren, meine Sprache wird manche Mißstimmung von mancher Seite hervorrufen. Wie ich aber auf allen Wegen bis daher nur meiner Ueberzeugung ohne Furcht vor Menschen gefolgt bin, so habe ich auch bei dieser Angelegenheit geglaubt, meiner Ueberzeugung und folglich dem Eide Raum lassen zu müssen, den ich in die Hände meines Fürsten abgelegt habe. Ich kann irren, und wenn ich dessen überführt werde, bin ich der erste, der es zugesteht.

3) Der Abg. von Dörnberg: Meine Herren! Die Angabe in dem Eingange des von der Minorität unseres ersten Ausschusses erstatteten Berichtes, daß die Erbauung von Eisenbahnen auf Staatskosten noch wenigen anderen Staaten in diesem Sinne angesonnen worden, ist nicht richtig. — Belgien hat verhältnißmäßig schon mehr Eisenbahnen, als die circa 25 Stunden betragende, wovon hier die Rede ist. In Baden betragen die für die Staatsunternehmung beantragten und zum Theil bereits gebauten Eisenbahnen verhältnißmäßig nicht weniger. Würde das Großherzogthum Hessen in größerem Maße für Eisenbahnen in Anspruch genommen werden können, so könnte man unserem Lande nur Glück wünschen, daß sich in ihm Gelegenheit darbietet zu einer größeren Ausdehnung productiver Unternehmungen. (Vide Rottek und Welcker über Eisenbahnen auf Staatskosten.)

Zu den weiteren Ausführungen des gedachten Berichts erlaube ich mir sodann folgende Bemerkungen:

Zu 1. Die Behauptung, daß die Bahn nur einem kleinen Theil der Provinz Oberhessen Vortheil bringen würde, wird durch einen Blick auf die Karte widerlegt. Die Bahn durchzieht bei 13 Stunden lang die Provinz, also verhältnißmäßig keine kleine Strecke; vielmehr wird durch diese 13 Stunden der größere Theil der Provinz Oberhessen mit der Eisenbahn und durch diese mit dem Verkehr von ganz Deutschland in Verbindung gebracht, und erhält dadurch die Vortheile eines schiffbaren Stroms. — Unterbliebe dagegen diese Eisenbahn, so würde das Gegentheil, das Ausschließen der Provinz vom Verkehr erfolgen, indem dann zur Herstellung der erforderlichen Verbindung des Nordens, der Elbe, Weser ꝛc mit den Rheingegenden, von Cassel über Fulda oder von Cassel direct nach dem Rhein gebaut und Oberhessen ganz umgangen würde. Nächst diesem allgemeinen Entscheidungspuncte, der eine Lebensfrage für den Wohlstand der Provinz Oberhessen in sich begreift, kommt aber auch der große Vortheil in Betracht, den alle Orte jener Provinz dadurch genießen, daß sie den wichtigen Puncten, wohin die

Hosted by Google

Bahn führt und mit welchen sie in Verbindung stehen, um so viele Stunden näher gebracht werden, als die Geschwindigkeit des Eisenbahnverkehrs diejenigen der gewöhnlichen Transportmittel übertrifft.

Endlich kommt auch für die 13 Stunden Länge die Belebung und die ungeheure Erleichterung des inneren Verkehrs in Betracht. Wo Eisenbahnen sind, hat es sich gezeigt, daß sie für den inneren Verkehr einen so wohlthätigen und den Wohlstand so sehr fördernden Einfluß hatten und die Annehmlichkeiten des Lebens so ungemein erhöhten, wie man früher nicht ahnte, weshalb schon diese Vortheile des inneren Verkehrs einen wesentlichen Bestandtheil des Gesammtnutzens der Bahn bilden.

Die Behauptung, daß die Eisenbahnen in Starkenburg dem Rheine den Verkehr, zum Nachtheile der Provinz Rheinhessen, entziehen werde, ist unrichtig. Allerdings wird die Verödung der Bergstraße, wie sie seit der Dampfschifffahrt zu bemerken gewesen, aufhören, indem nun die großen Vorzüge des Eisenbahntransports, die Annehmlichkeit der Gegend, die Verbindung der vielen Wege und Chausseen, welche aus dem Odenwald in die Eisenbahn einmünden, wieder der Bergstraße eine reichhaltige Frequenz zuführen werden. Hieraus und aus der freien Wahl, welche zwischen der Dampfschifffahrt und den Eisenbahnen bleiben wird, folgt schon, daß a) die Frequenz der Starkenburger Bahn nur vortheilhaft sein könne, und b) daß der Theil der Frequenz, welcher von den Dampfschiffen auf die Eisenbahn übergeht, nur den großen Vortheilen, den diese gewährt, beizumessen ist

Betrachten wir nun die Verhältnisse der Provinz Rheinhessen in Beziehung auf die Starkenburger Bahn noch näher, so ist es klar, daß dieser Provinz nicht nur nichts durch die Eisenbahn entgeht, was ihr ohne Eisenbahn vortheilhaft wäre, sondern daß auch die vermehrte Frequenz in der Nachbarprovinz und die Erleichterung des Transports und Verkehrs derselben nur mannichfache Vortheile erzeugen kann. Für ihre Weine öffnet sich ein neuer Weg nach dem Norden von Deutschland, wohin die geringeren Weine, wegen des theueren Transports, seither nicht gehen konnten. Fassen wir hierbei Mainz in's Auge, für welches vorzüglich der Einwand der Dampfschifffahrt geltend gemacht worden ist, so eröffnet die Eisenbahn in Starkenburg der Speculation des Mainzer Handelsstandes ein erweitertes Feld und diese wird in mannichfacher Weise von dem erleichterten Verkehr in Starkenburg

Hosted by Google

Nutzen ziehen können. Die Eisenbahn nimmt ja dem Rheine nichts, sondern kommt nur noch zu demselben hinzu.

Die Minorität des Ausschusses räumt selbst, Seite 26 des Berichts, ein, daß die Chausseen in der Richtung der Eisenbahnen die bestrentirenden seien. Nichts triftigeres konnte für die Nothwendigkeit und für die Rentabilität der Eisenbahnen gesagt werden. Die Erfahrung lehrt überall, daß da, wo Chausseen sehr frequent und einträglich waren, die Eisenbahnen desto besser rentirten. Man folgt daher in der Wahl der Hauptrichtung der Eisenbahnen überall der Hauptrichtung der Chausseen, als erfahrungsmäßigem Wegweiser. Ganz Europa müßte überhaupt auf die Eisenbahnen verzichten und zuerst auf die einträglichsten, wollte man aus dem Grunde die Eisenbahnbauten unterlassen, weil dadurch der Ertrag der Chausseen gemindert würde; dieses hieße aber eben so viel, als auf jeden Fortschritt verzichten, wie z. B. auf den Gebrauch der Buchdruckerkunst, weil die Schreiber weniger verdienen. Doch bleiben noch Fälle genug übrig, wobei die Chausseen gebraucht werden; insoweit dieses weniger geschieht, wie vorher, kostet auch ihre Unterhaltung weniger.

Zu 2. Allerdings werden die Eisenbahnen in vieler Hinsicht Revolutionen veranlassen. Wenn aber nur die großen Staaten sich die Vortheile der Eisenbahnen aneignen sollen, so werden darunter die kleinen Staaten desto mehr leiden, je mehr sie sich vom System und Nutzen der Eisenbahnen ausschließen und darin zurückbleiben. Die Minorität vergißt überdies bei ihrem Einwand, daß Süddeutschland einen Staatenbund bildet, daß die zunächst in Rede stehenden deutschen Staaten überdies durch den Zollverein ein Ganzes und in Bezug auf Handel und Wandel einen großen Handelsstaat bilden, folglich alles das, was die Minorität zu Gunsten der Eisenbahnen in großen Staaten sagt, für den Zollverein gilt, und daß die Abgeschlossenheit, die sie für die kleinen Staaten voraussetzt, bei diesen nicht mehr stattfindet, und wahrlich nicht mehr zurückgewünscht werden kann.

Zu 3. Da das Großherzogthum Hessen nicht in derjenigen Beziehung abgesondert ist, die bei Beurtheilung der Verkehrsmittel in Betracht kommt, so fällt alles das weg, was unter 3 gesagt ist, mit allen seinen Folgesätzen (vide Ausschußbericht Seite 26.

Zu 3 a. Der kleinste Theil des Kostenaufwandes geht in das Ausland und vielleicht wird nur ein Theil der Schienen und Locomotiven aus dem Auslande bezogen. Man hat

Hosted by Google

es in vielen Fabriken Deutschlands schon so weit gebracht, daß man das Material hoffentlich vorzugsweise auch da nehmen wird. Daß unter den Handarbeitern vielleicht auch Ausländer sein werden, gleicht sich reichlich aus durch Inländer, die im Auslande arbeiten. Durch solche Kleinigkeiten wird gar nichts bewiesen. Wir müßten nicht zum Zollvereine gehören, uns ganz und gar ab- und einschließen wollen, wenn wir über jeden Gulden, der diesseits von Ausländern verdient wird, Bedenken erheben. Wir haben wahrlich alle Ursache, uns über die Freiheit des Handelsverkehrs zu erfreuen.

Zu 3 b. Der Nutzen, welchen die größeren Städte aus dem erleichterten Verkehre ziehen, kommt mittelbar allen Denen zu gut, welche mit den Städten verkehren, weil dieser Nutzen darin besteht, daß man wohlfeiler einkaufen kann, andererseits wohlfeiler transportirt, daher eher Preis halten kann und man mehrseitige Gelegenheit bekommt zum Verkauf von Landesprodukten, die man sonst nicht verkaufen könnte. Die Orte gewinnen alle dabei, indem sie zusammengerückt werden. Gerade weil der Unterschied der Entfernung so sehr schwindet, sind viele Betriebs- und Handwerkszweige nicht genöthigt, die großen Städte aufzusuchen, im Gegentheil, sie können besser und vortheilhafter auf dem Lande unbeschadet ihrer Verbindung mit dem Hauptorte, gerade des erleichterten Verkehrs und abgekürzten Transportes wegen, bestehen.

Hieraus ist ferner erklärlich, warum auch mancherlei Fabriken auf dem Lande möglich werden, welche ohne solche Erleichterung und Abkürzung des Verkehrs nicht errichtet werden könnten.

Im Falle eines Krieges am Rhein ziehen wir aus den Eisenbahnen schon dadurch mittelbaren Vortheil, daß die Zufuhr zur Unterhaltung der Heere aus weiter Entfernung möglich, folglich die Verpflegung nicht so drückend wird für die Gegend, wo die Truppen gerade liegen.

Da, wo es sich einmal von einem patriotischen Unternehmen für das gesammte Land, ja für ganz Deutschland, handelt, erweckt der Einwand, daß die eine Provinz nicht so viele Vortheile davon habe, als die andere, mir nur ein sehr peinliches Gefühl.

Die Erbauung der Bahn in der Provinz Starkenburg wird aber die Anlage einer direkten Bahn von Darmstadt nach Mainz zur Folge haben. Sobald diese ausgeführt ist, wird hierdurch der Vortheil der Bahn für Mainz und Rheinhessen sich ungemein erhöhen und zugleich der Schaden der

Hosted by Google

Führung der Taunusbahn auf dem rechten Mainufer größtentheils wieder gut gemacht.

Die Minorität sagt, Seite 28 des Berichts, es bestehe in Folge der Eisenbahnen keine Entfernung mehr, Reisekosten und Zeitverlust würden nicht mehr in Betracht kommen. Kann man nun Günstigeres von den Eisenbahnen behaupten, liegt nicht hierin schon die unermeßliche Wohlthat, die sie erzeugen und die Gewährleistung ihrer Rentirung?

Bei allen Einwendungen, bei allen der Eisenbahn entgegengestellten Betrachtungen, hat die Minorität des Ausschusses den Personenverkehr außer Acht gelassen; dieser bildet aber den bei weitem größten Theil der Nutzbarkeit und es ist durch vielfach bewährte Erfahrung ausgemacht, daß dieser Personenverkehr allein auf den schon frequenten Caussee-Richtungen, wie die hier in Rede stehenden, den Bau der Eisenbahn reichlich belohnt; Geldopfer werden daher nicht stattfinden. —

Zu Seite 29 des Ausschußberichtes, letzter Absatz.

Die Nachtheile, welche die Minorität von den Eisenbahnen besorgt, sind Folge ihrer Erbauung, ihres Betriebs und ihrer Benutzung; sie treten aber eben so gut ein, wenn die Eisenbahn Privatunternehmen ist. Die Minorität kommt daher mit ihrer Behauptung in einen direkten Widerspruch, indem sie dennoch das Ueberlassen des Baues an eine Actiengesellschaft empfiehlt. Sind die Eisenbahnen so schädlich, so dürfen sie noch weniger in die Hände von Privatgesellschaften gegeben werden; denn es kommen dann zu den, von der Minorität angegebenen Nachtheilen auch diejenigen, welche es zur Folge hat, wenn ein so wichtiger, in alle Verhältnisse des Lebens eingreifender Hebel des Verkehrs, man kann wohl sogar, eine solche Macht, in die Hände einer Privatgesellschaft gelegt wird.

Zu Seite 30 des Ausschußberichts.

Es ist durchaus unrichtig, daß sämmtliche in der Welt bestehende Eisenbahnen — mit geringer Ausnahme — einzig und allein Privatunternehmungen seien. Belgien hat alle seine Eisenbahnen auf Staatskosten gebaut, und hier waren es die Landstände, welche den anfänglichen Planen der Ueberlassung an Privatcompagnien von vornherein entgegen traten. Baden baut auf Staatskosten, ebenso Braunschweig, Würtemberg, Baiern, Oestreich, Hannover; und in Preußen,

Hosted by Google

wie in Frankreich ist man auf dem Wege zu diesem System. Warum sind nun alle diese Staaten, groß und klein, zur eignen Anlegung und Unterhaltung der Eisenbahnen übergegangen? — weil sich bald die Nachtheile der Privatunternehmungen fühlbar machten, und es den Regierungen einleuchtet, daß sie es ihren Unterthanen schuldig seien, ein solches Verkehrsmittel nicht zu veräußern, sondern zum gemeinen Nutzen in Händen zu behalten.

Dies vorausgeschickt, kann ich mich nur der Proposition der hohen Staatsregierung und dem hierauf Bezug habenden Antrag der Majorität Ihres ersten Ausschusses anschließen; und da ich unter dem 12. Januar d. J. in diesem Sinne eine Motion gestellt, so hielt ich es für meine Pflicht, es drängte mich, das Wort zu ergreifen, um die entgegengesetzten Ansichten thatsächlich zu widerlegen zu suchen.

4) Der Abg. Hügel: Meine Herren, ich habe meine Betrachtungen über die Eisenbahnen im Allgemeinen niedergeschrieben und erlaube mir, Ihnen darüber einen kurzen Vortrag zu halten. Ich bemerke jedoch im Voraus, daß ich in diesem Vortrage die Frage: ob Eisenbahnen besser auf Staatskosten oder durch Privatunternehmungen gebaut werden, nicht berührt habe; ich behalte mir indeß vor, meine Ansicht hierüber in der ferneren Discussion zu entwickeln.

Neben der allgemeinen Zollvereinigung sind in unserm deutschen Vaterlande die Eisenbahnen wohl die großartigste und folgenreichste Erscheinung unserer Zeit. Sowie der Zollverein durch die Vereinigung der deutschen Staaten zu wechselseitiger Verkehrsfreiheit die Bedingungen zur nationalökonomischen Entwickelung dargeboten hat, so werden die Eisenbahnen die Mittel zu dieser Entwickelung gewähren und es wird sich Deutschland durch die, durch dieses vervollkommnete Verkehrsmittel bewirkte, Vereinigung seiner materiellen Interessen zu einer wahren nationalen Größe emporschwingen.

Es ist ein unumstößlich richtiger nationalökonomischer Grundsatz, daß die Arbeitskräfte eines Volkes in dem Maße productiv werden, als sich die Communications- und Transportmittel dieses Volkes vervollkommnen. Da nun aber Eisenbahnen das vollkommenste Verkehrsmittel sind, so werden sie

1) die Productivität der Arbeitskräfte in bedeutendem Maße befördern und dadurch einen mächtigen Hebel zur Erhöhung des Nationalwohlstandes bilden.

Hosted by Google

Um sich von der Richtigkeit dieser Behauptung zu überzeugen, muß man sich vorerst vergegenwärtigen, welche Wirkungen und Veränderungen erleichterte Verkehrsmittel in nationalöconomischen Beziehungen von jeher und bei allen Völkern der Erde hervorgerufen haben.

Gehen Sie die Geschichte aller cultivirten Völker durch und Sie werden finden, daß der Zustand der Communications- und Transportmittel stets den bedeutensten Einfluß auf das materielle Wohl der Völker ausgeübt hat; die Geschichte kennt kein politisch organisirtes Volk, d. h. keinen Staat, welcher die Wichtigkeit verbesserter Verkehrsmittel nicht erkannt und durch die Anlegung von Straßen und Kanälen bethätigt hätte.

Ich enthalte mich, Ihnen alle diese Völker älterer und neuerer Zeit herzuzählen, sondern ich beschränke mich lediglich darauf, unser eigenes Vaterland anzuführen. Hier liegen die Beweise darüber, was verbesserte Verkehrsmittel leisten, klar vor Augen. Ich brauche Ihnen wohl nicht erst nachzuweisen, wie die Dampfschifffahrt den Verkehr und den Wohlstand an den Ufern des Rheins gehoben hat; ebenso werde ich nicht nöthig haben, Ihnen die eminenten Vortheile zu schildern, welche die Vermehrung und Verbesserung unserer Straßen unserem Lande und namentlich dem früher weniger zugänglichen Theile desselben gebracht hat.

Untersuchen wir aber, welches wohl die Primitivursachen dieser segensreichen Wirkungen sind, so finden wir, daß die durch diese Verkehrsmittel erreichte *größere Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Transports, verbunden mit möglichst großer Lastfortschaffung*, Sicherheit und Bequemlichkeit die ursprünglichen Ursachen jener großen Wirkungen sind.

Wenn nun aber für die jetzt bei uns bestehenden Verkehrsmittel solche Erfahrungen vorliegen, wer wollte da wohl noch zweifeln, daß die durch die Eisenbahnen erlangte unverhältnißmäßig größere Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Transports auch um so größere Wirkungen äußern werden.

Um hierauf einzugehen, muß man sich die Wirkungen der Eisenbahnen auf den Personentransport sowohl, als auf den Gütertransport klar zu machen suchen.

a. *Personentransport.* Was vorerst den Personentransport betrifft, so ist es evident, daß, bei unverhältnißmäßig größerer Geschwindigkeit das Reisen auf Eisenbahnen bedeutend

Hosted by Google

wohlfeiler ist, als die Benutzung jedes anderen Transportmittels. Wird nun aber bei größerer Geschwindigkeit ein geringerer Kostenaufwand erwirkt, so ist der Vortheil offenbar ein doppelter; denn es werden Zeit und Kosten gewonnen.

Dieser Gewinn ist aber, wie wohl keiner ausführlichen Erörterung bedarf, unberechenbar. Denken Sie sich, die Bevölkerung eines Landes bringe, um zum Geschäftsorte zu gelangen, bei unsern jetzigen Transportmitteln jährlich 300,000 Tage auf der Chaussee zu, so würde dieselbe, weil sie sich der Eisenbahn bedienen wird, wo mindestens eine dreifache Schnelligkeit stattfindet, hierzu nur 100,000 Tage brauchen, es werden also hierdurch für dieses Land 200,000 Arbeitstage oder 667 Arbeitsjahre, d. h. die Jahresarbeit von 667 Menschen erspart. Aber nicht allein diese Zeitersparniß kommt in Betracht, sondern auch die Kostenersparniß; denn das von diesen 667 Individuen durch das wohlfeilere Reisen in einem Jahr ersparte bedeutende Kapital kann nun auf die Production verwendet werden und trägt daher zur Vermehrung derselben bei. Hierin also, meine Herren, bestehen die großen Wirkungen der Eisenbahnen in nationalöconomischer Beziehung. Zeit und Kapital werden gewonnen; beide Gewinnste kommen der productiven Arbeit zu gut und vermehren somit den Nationalreichthum.

b. Ganz dasselbe Verhältniß findet auch bei dem Gütertransport statt.

Es ist ein bekannter volkswirthschaftlicher Grundsatz, daß ein erweiterter Markt und schnellerer Umsatz der Producte die Production wesentlich vermehrt. Beides wird aber durch die Eisenbahn in einem bisher nicht gekannten Maaße dargeboten.

Producte und Fabricate, die bisher nur auf einen, höchstens 5 — 6 Stunden entfernten, Markt gebracht werden konnten, können bei vorhandenen Eisenbahnen und zwar weit schneller, auf Märkte von 20 — 30 Stunden Entfernung verführt werden. Es werden sich daher namentlich solchen Erzeugnissen, die einer Gegend eigenthümlich, oder daselbst wenigstens Hauptproducte sind, und denen die Wohlfeilheit des Transports auf Eisenbahnen noch eine Concurrenz auf weite Entfernungen gestattet, neue und vortheilhafte Absatzquellen eröffnen, wodurch offenbar die Production dieser Gegenstände am Orte der Erzeugung vermehrt wird.

Außerdem erlaubt es aber auch die Geschwindigkeit des Transports auf Eisenbahnen, auch solche Waaren auf weite Entfernungen zu verführen, die eines langen Transports nicht

Hosted by Google

fähig sind, weil sie schnell zur Consumtion gelangen müssen, wie dies namentlich bei den meisten Victualien, als Gemüße, Obst, Fische und dergleichen der Fall ist. Auf die entferntesten Märkte werden daher Gegenstände gebracht werden, die man früher dort gar nicht fand.

Im Vorbeigehen gesagt, halte ich diesen Umstand für unsere obst- und weinbauenden Gegenden für nicht so unwichtig, als er vielleicht jetzt noch angesehen werden möchte.

Endlich können aber auch vermittelst der Eisenbahnen Gestände, die jetzt entweder wegen zu geringen Werthes große Transportkosten nicht vertragen können und daher nur auf einen kleinen Umkreis beschränkt sind, oder gar erst durch Wegbringung von dem Orte ihrer Lagerung Werth erhalten, weit hin verführt und dahin gebracht werden, wo ein gänzlicher Mangel an denselben vorhanden ist. Dies gilt namentlich von allen Bau-, Brenn- und zum Theil auch von den Dungmaterialien, also von Stein, Holz, Stein- und Braunkohlen, Torf, Gyps, Dünger u. s. f.

Man wird mir hier vielleicht einwenden wollen, daß die Frachten für solche Gegenstände nicht so niedrig gestellt werden könnten, als es der geringe Preis derselben erheische. Indeß darf nicht vergessen werden, daß dieses ja gerade einer der größeren Vorzüge ist, die der Eisenbahntransport, mit dem Transport zu Wasser, vor dem Transport auf Chausseen voraus hat, der nämlich, daß sich die Frachten nach dem Werthe der Waaren richten können; und, sowie bei werthvollen Gegenständen, welche durch langen Aufenthalt zu große Zinsen absorbiren, wobei also Zeit- und Zinsenersparniß besonders in Anschlag kommen, wie dieses bei den meisten Luxus- und Modewaaren der Fall ist, die Frachten auf Eisenbahnen weit höher gestellt werden können, als z. B. auf der Post, so können bei Gegenständen von geringem Werthe die Transportkosten auch ganz gering angesetzt werden. Namentlich wird dieses bei Staatseisenbahnen der Fall sein können, da es dem Staate mehr um die Dividende, welche die Eisenbahnen dem Nationalwohlstande abwerfen, als um den augenblicklichen baaren Gewinnst zu thun sein wird.

Man bedenke doch, welche Masse Waaren allein zur Nachtzeit, wo die Bahn für den Personentransport doch keinen Dienst leistet, fortgeschafft werden kann, und wie sehr sich die Kosten des Transports bei geringerer Dampfkraft oder bei Anwendung von Pferdekraft, was ohne Anstand geschehen kann, da es ja hierbei auf große Schnelligkeit nicht ankommt,

Hosted by Google

vermindern, wie gering daher die Frachten für den Waarentransport angesetzt werden können. —

Noch glaube ich hier den Vortheil erwähnen zu müssen, den die Eisenbahnen für den Viehtransport haben; denn, außer der Möglichkeit, das Schlachtvieh schnell und weit verführen zu können, hat diese Art des Transports den Vorzug, daß das Vieh durch den Transport, wie es jetzt geschieht, nicht abmagert.

Ebenso gedenke ich noch des großen Nutzens der Eisenbahnen bei Mißwachs. Dieses Uebel wird für die Zukunft seine schrecklichen Folgen: Theuerung und Hungersnoth, nicht mehr mit sich führen; denn da erfahrungsmäßig die Mißerndten sich nie gleichzeitig über einen ganzen Welttheil erstrecken, so geben die Eisenbahnen das Mittel, in sehr kurzer Zeit Getraidevorräthe aus den entferntesten Gegenden zu beziehen. —

Hiermit, meine Herren, glaube ich Ihnen zur Genüge nachgewiesen zu haben, welch' bedeutenden Einfluß die Eisenbahnen, von der nationalöconomischen Seite betrachtet, auf die Hebung und Belebung des Verkehrs und somit auf die Beförderung der Production und die Erhöhung des Nationalwohlstandes ausüben werden. Indeß ist diese nationalökonomische Wirkung nicht die einzige Wirkung der Eisenbahnen.

Die Eisenbahnen sind auch

2) ein Beförderungsmittel sowohl der gewerblichen, als auch der geistigen und moralischen Cultur.

In ersterer Beziehung wende ich mich zuerst zu der höheren Gewerbsindustrie, namentlich zu dem Fabrikwesen.

Bei dem Aufschwunge, in welchem die Gewerbsindustrie in unserer Zeit begriffen ist, kann kein Gewerbsmann mehr prosperiren, wenn er sich nicht mit den Fortschritten seines Gewerbsbetriebs bekannt gemacht hat. Er muß dahin gehen, wo sein Gewerbsfach schon auf einer höheren Stufe steht; er muß deßhalb namentlich Belgien und England bereisen. Dieses konnte er aber bisher in den meisten Fällen nicht, weil es ihm an den erforderlichen Geldmitteln zu solch kostspieligen Reisen fehlte; jetzt aber gibt ihm die Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Reisens auf Eisenbahnen die Möglichkeit hierzu. Mit Kenntnissen und Erfahrungen bereichert, wird er daher in die Heimath zurückkehren, und entweder bereits bestehende Gewerbsanlagen verbessern oder ganz neu gründen. Auf diese Weise werden wir bald in Deutschland

Hosted by Google

neue Fabrikate erzeugen sehen, die wir bisher nur aus dem Auslande beziehen konnten.

Einen noch wohlthätigeren Einfluß werden die Eisenbahnen aber auf die niederen Gewerbe ausüben. Es hat wohl kein Stand in der menschlichen Gesellschaft so nöthig, sich in der Welt umzusehen, wie der Handwerksstand. Es ist daher auch schon ein alt herkömmlicher Gebrauch, daß Handwerker, ehe sie sich als selbstständige Meister niederlassen, wandern. Allein mit welchen Opfern von Geld und Zeit ist dieses bisher verbunden gewesen, wie lange mußte ein Handwerksbursche oft sammeln, bis er sich die zur Weiterreise nothwendigen Pfennige erspart hatte, und wie viel Zeit ging ihm durch die mühevollen Reisen verloren. Wie oft war ein solcher Mensch, eben aus Mangel an dem erforderlichen Reisegeld, abgehalten, zu dem Orte zu gelangen, von dem ihm bekannt war, daß dort Nachfrage nach Arbeitern stattfand.

Alle diese Nachtheile werden durch die Eisenbahnen beseitigt; Zeit und Kosten der Reisen verschwinden beinahe und bereits hat auch die Erfahrung auf den bestehenden Eisenbahnen gelehrt, daß diese Gelegenheit durchgängig von den Handwerksburschen benutzt wird. Man wird darum auf den Chausseeen, welche zwischen den mit einer Eisenbahn verbundenen Städten hinziehen, keinem Handwerksburschen mit seinem Ranzen auf dem Rücken oder dem Rollwägelchen hinter sich, mehr begegnen.

Selbst der gewöhnliche Handarbeiter wird sich für die Zukunft der Eisenbahnen, als Transportmittel, bedienen. Die hinterländer Kornschnitter und Drescher werden, um nur ein Beispiel anzuführen, künftig auf Waggons nach der Wetterau und Rheinhessen kommen und dadurch zugleich in den Stand gesetzt, auch in noch ferneren Gegenden ihren sicheren Verdienst zu suchen und von demselben auch noch einen kleinen Sparpfenning mit nach Hause zu bringen, der jetzt freilich durch die Dauer der Rückreise absorbirt wird.

Dieser eben berührte Umstand, meine Herren, daß der Handarbeiter nämlich seinen Verdienst durch Benutzung der Eisenbahnen in entfernteren Gegenden suchen kann, ist von der größten Wichtigkeit; denn es wird nunmehr bei einem gesteigerten Bedürfnisse nach Handarbeitern, wie z. B. in der Erndtezeit, oder wenn große Bauten, wie Festungsbauten und dergleichen, ausgeführt werden sollen, nie ein Mangel an den erforderlichen Arbeitskräften entstehen; zugleich aber wird dadurch verhindert, daß der Taglohn weder unverhältnißmäßig hoch steigen, noch zu sehr herabgesetzt werden kann.

Hosted by Google

Aus diesen kurzen Skizzen werden Sie sich, meine Herren, gewiß davon überzeugt haben, wie mächtig die Eisenbahnen auf die gewerbliche Kultur wirken werden. Indeß ist hiemit nicht genug. die Folgen dieser Wirkungen sind für Deutschland und namentlich für unser Großherzogthum noch weit segensreicher. Ich habe vorhin bereits angedeutet, daß die, durch die Transportvervollkommnungen beförderte industrielle Entwickelung neue Gewerbsanlagen hervorrufen wird. Nicht allein daß wir aber hierdurch in den Stand gesetzt werden, unser Bedürfniß an Fabrikaten und Manufacturen, was wir mit schweren Summen — man berechnet, daß dasselbe 70 bis 80 Millionen Gulden betrage — aus dem Auslande bestreiten, selbst zu befriedigen, erlangen wir auch dadurch noch den eminenten nationalöconomischen Vortheil, daß sich ein großer Theil unserer Arbeitsleute, die sich nur auf den Ackerbau vertheilen oder gar ganz unproductiv sind, der Industrie zuwenden.

Die Zahl der Ackerbautreibenden wird sich daher vermindern und hierdurch das, namentlich bei uns so fühlbare, Mißverhältniß zwischen der gewerblichen und landwirthschaftlichen Produktion auch ins Gleichgewicht gestellt. Zugleich aber wird aus der vermehrten Zahl der Gewerbtreibenden vergrößerte Nachfrage nach inländischen Landesprodukten entstehen und diese wird natürlich wieder vortheilhaft auf die Landesproduction zurückwirken. Die nächste Folge dieser Wechselwirkung wird offenbar ein Steigen des Werths des Grundeigenthums sein. Wichtiger noch, als dieses jedoch, ist der weitere aus der angegebenen Beseitigung des herrschenden Mißverhältnisses zwischen den Ackerbautreibenden und Gewerbtreibenden entstehende Vortheil, daß hierdurch der zu großen Theilung der Güter Schranken gesetzt und wir daher vor all' den gefährlichen Folgen dieses Uebels, wovon die Auswanderungen das erste und der Pauperismus das letzte ist, gesichert werden. Meine Herren, dieser Gegenstand ist von der größten Wichtigkeit und fordert zum Nachdenken auf.

Ich habe oben auch noch der geistigen und moralischen Cultur erwähnt, welcher durch die Transportvervollkommnungen ein Vorschub geleistet würde. Hierbei beschränke ich mich nur auf wenige Andeutungen.

Durch das erleichterte und wohlfeile Reisen auf Eisenbahnen ist das Mittel, auf Reisen durch Anschauung und Verkehr seine Kenntnisse und Erfahrungen zu erweitern, nicht mehr Alleineigenthum der Reichen. Sodann erleichtert der beschleunigte Transport die Circulation der Producte der

Hosted by Google

Kunst und Wissenschaften und befördert namentlich die literarischen Bildungsmittel; die wissenschaftlichen Hülfsmittel und Schätze der großartigen Anstalten in den Hauptstädten Europas werden zugänglicher.

Auch der gesellige Verkehr wird durch Eisenbahnen vermittelt; denn sie bringen den Freund zum Freunde, den Verwandten zum Verwandten. Endlich werden sich durch Abkürzung der Entfernungen schroffe Gegensätze in politischen und religiösen Ansichten abschleifen, provinzielle Vorurtheile werden verschwinden und die Uebel der Kleinstädter werden vernichtet werden.

Noch habe ich einen dritten Gesichtspunkt zu berühren, aus dem der Nutzen, ja die unmittelbare Nothwendigkeit der Eisenbahnen hervorgeht. Es ist der strategische.

Dieser Gesichtspunkt ist so handgreiflich, daß er kaum einer näheren Erörterung bedarf.

Deutschland ist vermöge seiner geographischen Lage von allen Seiten fremden Angriffen Preis gegeben, es bedarf also, wie kein Volk mehr, künstlicher Mittel, um seine Streitkräfte schnell zu concentriren. Namentlich aber sind es die westlichen Staaten Deutschlands, welche beim Ausbruch eines Kriegs mit unsern westlichen Nachbarn am meisten bedroht sind. Wenn daher Frankreich auf der Paris-Straßburger Bahn in kurzer Zeit sein Heer auf dem linken Rheinufer aufstellen kann, so muß auch Deutschland nicht allein das Mittel besitzen, ebensoschnell seine Streitkräfte auf dem gegenüberliegenden Ufer aufpflanzen zu können, sondern es muß ihm auch die Möglichkeit gegeben sein, seine Festungen am Rheine mit Mannschaft, Munition und Lebensmitteln zu versehen.

Beides kann in der nothwendigen Schnelligkeit nur vermittelst Eisenbahnen geschehen.

Man wird mir vielleicht entgegnen, und wirklich hat dies der zweite Redner von der Tribune gethan, daß, wenn strategische Rücksichten den Bau der Eisenbahnen nothwendig machten, der Bund sie auch bauen müßte; allein, meine Herren, wenn man von Eisenbahnen spricht, muß man den ganzen Werth und nicht einen Theil desselben in Betracht ziehen. Haben denn Eisenbahnen blos strategische Zwecke, sind ihre staats- und volkswirthschaftlichen Zwecke nicht Hauptzwecke, und sind etwa unsere Etappenstraßen nicht auch auf Staatskosten gebaut worden?

Bis hierher habe ich nur von den Vortheilen gesprochen, welche Eisenbahnen in nationalökonomischer, gewerblicher, geistiger, moralischer und politischer Beziehung gewähren, indes-

Hosted by Google

sen Eisenbahnen haben auch ihre Schattenseiten und meinen Vortrag würde der Vorwurf der Einseitigkeit treffen, wollte ich sie übergehen.

1) Vorerst sind es die großen Anlagekosten, welche bedeutend in die andere Wagschale fallen; indessen rechtfertigt sich diese Ausgabe so gut, wie jede andere, welche auf eine productive Staatsanstalt verwendet wird und für die oben auseinandergesetzten eminenten Vortheile ist das Opfer nicht zu groß.

Die Frage über die Rentabilität der Eisenbahnen, welche man gewöhnlich gelegentlich des Kostenpunkts mit in Erwägung nimmt, gehört, meines Erachtens, nicht hierher, und ich halte es für einen großen volkswirthschaftlichen Schnitzer, wenn man behaupten will, daß eine Eisenbahn, die finanziell nicht rentire, auch keinen nationalökonomischen Nutzen gewähre, weil jenes voraussetze, daß es ihr an Frequenz fehle; denn wäre dieses richtig, dann hätten alle unsere Kunststraßen keinen nationalökonomischen Nutzen, weil sie bekanntlich in keinem Lande finanziell rentiren.

2) Der zweite Umstand, der auf die Anlagen von Eisenbahnen nachtheilig einwirkt, ist die Abhängigkeit von den Terrainverhältnissen. Glücklicherweise sind dieselben in unserm Lande und bei der projectirten Bahn nicht der Art, daß sehr bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden wären, sie sind im Gegentheil zum größten Theile günstig. Ich gehe daher auf diesen Punkt nicht weiter ein.

Wichtiger aber ist

3) die Verschiedenheit des volkswirthschaftlichen Nutzens der Eisenbahnen von demjenigen der Kunststraßen im Allgemeinen.

Unser Ausschußbericht bezeichnet die Eisenbahnen ganz treffend mit einem Strom von Eisen. Dieser Strom wird aber, wie es in der Natur der Sache liegt, den Verkehr zunächst um sich und dann wieder auf einzelne Hauptorte, namentlich auf die Knotenpunkte concentriren und auf entfernte Orte nur mittelbar einwirken.

Auf den ersten Anblick scheint dieser Umstand, den auch die Minorität unseres Ausschusses aufgegriffen hat, bedenklich; indeß bei näherer Ueberlegung verschwinden diese Bedenklichkeiten.

Man erwäge doch, daß die große Bewegung auf den Bahnhöfen ihren Ursprung doch nicht an dem Orte der Bahnhöfe selbst hat, sondern daß dieselbe sich nach und nach aus vielen Bewegungen, welche vorher auf den, in die Eisenbahn-

Hosted by Google

linie einmündenden Straßen statt hatte, gebildet hat. Man vergesse doch nicht, daß größere Städte von jeher der Anziehungspunkt des reisenden Publikums waren und es auch, ohne Eisenbahnen, bleiben werden, und daß, wenn auch durch Eisenbahnen der Verkehr in diesen Orten unverhältnißmäßig steigt, dieses auch wieder auf die Umgebungen dieser Orte, und zwar in weit größerem Umkreise und Maße, vortheilhaft zurückwirkt.

Auch diejenigen kleineren Städte, welche in den Bahnenzug fallen, und allerdings die Passanten, welche früher dort übernachtet hatten, einbüßen, verlieren, da sie Bahnhöfe oder wenigstens Einsteighallen erhalten, nichts, sondern werden vielmehr durch die unverhältnißmäßig größere Anzahl von Reisenden, die von den Seitenstraßen zum Bahnhof kommen, vollständig entschädigt. Die bisherigen Erfahrungen haben dieses überall bestätigt.

Nur diejenigen kleineren Städte, welche bisher an der Straße lagen, durch die Eisenbahn aber nun umgangen werden, verlieren allerdings einen Theil ihres Verkehrs; indeß theilen sie alsdann dieses Schicksal mit so vielen anderen Orten, welche durch neue Straßenanlagen umgangen wurden. Hier muß das Interesse des Einzelnen dem allgemeinen weichen.

Uebrigens tritt dieser Fall, namentlich wenn die Bahn durch die Bergstraße geführt wird, wie ich glaube, im ganzen Lande nicht ein, da es die Terrainverhältnisse erlauben, alle Hauptorte in die Bahnlinie aufzunehmen.

Dieses, meine Herren, waren meine Betrachtungen, die ich über die Frage: ob der Bau der proponirten Eisenbahn durch das Interesse unseres Landes geboten ist oder nicht, angestellt habe; ich habe gewissenhaft die Vortheile und Nachtheile abgewägt, aber zu Gunsten der ersteren ein bedeutendes Uebergewicht erhalten; denn ich bin zu dem Resultate gelangt, daß — wohin sich auch die öffentliche Meinung ausspricht — das höchste Interesse des Landes den Bau der proponirten Eisenbahn fordert, und daß derselbe sobald als möglich ausgeführt werden muß, wenn anders das Großherzogthum, welches von jeher den Fortschritten huldigte und für die materiellen Interessen seines Volkes von allen Völkern immer unter den vordersten Reihen kämpfte, nicht zurückbleiben will hinter den Forderungen der Zeit und den Bedürfnissen eines industriellen Volkes, was in hohem Grade zu sein, sich das hessische Volk rühmen kann.

Hosted by Google

Der Präsident eröffnet hierauf die Berathung von den Sitzen und zwar vorerst über die Frage:

ob Eisenbahnen im Großherzogthum auf Staatskosten zu bauen seien?

Nachdem er in dieser Beziehung die erforderliche Einleitung vorausgeschickt hat, bemerkt:

Der Abg. Schmitthenner: Ich habe schon in dem Bericht meine Ansichten schlicht dargelegt und habe mir bei der Diskussion eigentlich das Wort gar nicht mehr erbitten wollen. Wenn es geschieht, so ist dies nur, weil ich Einigen, und vorzugsweise Einem, der verehrlichen Redner zu antworten habe. Ich gestehe es, meine Herren, ich habe wunderbare Dinge gehört.

Was zuerst eine Bemerkung, die gegen mich und den Bericht gerichtet war, betrifft, daß ich den Bericht abgefaßt habe, ohne im Zustande der Seligkeit gewesen zu sein, so gestehe ich, ich bin selten im Zustande der Seligkeit gewesen; ich möchte hienieden überhaupt noch gar nicht selig werden; ich glaube und behaupte, es wäre gar nicht einmal gut, selig zu sein, wenn man einen Bericht über einen so wichtigen Gegenstand, wie der vorliegende, abzufassen hat. Wahr ist aber, ich habe mit warmem Gefühl mich für die Sache ausgesprochen Ich muß Sie übrigens dabei bitten, meinen Bericht nicht zu verwechseln mit der Eisenbahn. Ich habe in kurzer Zeit, ohne literarische Hülfsmittel, meinen Bericht über die Eisenbahn abfassen müssen. Meine eigene Meinung von meinem Bericht und von der Eisenbahn unterscheidet sich darin, daß ich von jenem Bericht eine sehr geringe, und von der Eisenbahn eine sehr große Meinung habe. Ich lasse mir jeden Angriff auf meinen Bericht recht gerne gefallen.

Wenn ich übrigens auch nicht voraussetzen kann, daß Jedermann bedeutende Studien über Staatswirthschaft und Eisenbahnen gemacht hat, so glaube ich doch, daß die Erscheinung der letzteren so einfach in der Entwickelung der Menschheit ist, daß Jedermann sie richtig aufzufassen vermag. Wir sind größtentheils schon in den Jahren, daß viele Trübsal über unsere Häupter geschritten ist; wir kennen also die Zeit, wo fast noch keine Chaussee gebaut war und statt der Eilwagen langsame Postwagen auf der Achse gingen. Wenn das für den Verkehr eine glückliche Zeit war, so haben Sie sehr Unrecht gehabt, Chausseen zu erbauen und Eilwagen-Course anzulegen, so daß jetzt die Bewohner der Stadt Darmstadt, statt früher einen ganzen Tag dazu zu brauchen, in nur $2^1/_2$ Stunden nach Frankfurt gelangen können. Was sind

Hosted by Google

die Folgen davon gewesen, meine Herren? Sind die Städte etwa zu Grunde gegangen? Ist das Haudererwesen zu Grunde gerichtet worden? Sind dabei Ackerbau, Handel und Gewerbe in ihrer Entwickelung gestört worden? Und was sind aber die Eisenbahnen anders, als eine weitere Vervollkommnung der Chausseen? Sie werden nur belegt mit Schienen und statt der Eilwagen nehmen wir Dampfwagen. Freilich der Fortschritt ist ein ungeheurer. Wenn bisher die Vervollkommnung der Verkehrsanstalten zur Vervollkommnung der Gesellschaft geführt hat, so muß der einfachste Schluß, den man daraus mit dem einfachsten Mutterverstande, ohne dazu viel studirt zu haben, machen kann, dahin gehen, daß Eisenbahnen zur Entwickelung des Verkehrs und zur Vervollkommnung von Allem, was damit in Verbindung steht und dadurch bedingt ist, führen.

Man hat auf den Nachtheil hingewiesen, daß die Eisenbahn zu schnell uns den großen fremden Städten näher rückt. Es wundert mich, daß selbst die scharfsinnigen Herren Collegen, die in der Minorität sind, diesen Einwand geltend gemacht und namentlich auf die Städte Darmstadt und Gießen hingewiesen haben. Darmstadt wird durch die Eisenbahn in die nämliche unglückliche Lage zu Frankfurt kommen, in welcher sich Wiesbaden und Mainz im Verhältniß dermalen befinden, daß man nämlich fast in Zeit von einer Stunde von einer Stadt in die andere gelangen kann. Das Unglück muß übrigens für Mainz nicht so groß sein, wenigstens nicht das Gefühl des Unglücks, weil selbst von Mainzer Abgeordneten der Antrag ausgegangen ist, eine Zweigbahn nach Mainz zu errichten, also gewissermaßen das vorhandene Unglück zu verdoppeln. Wenn es übrigens ein Unglück wäre, so wäre dieses gerade doppelt so groß, als die Minorität schildert; denn es würde Darmstadt nicht allein nahe bei Frankfurt kommen, sondern auch Frankfurt nahe bei Darmstadt. Die Darmstädter würden nicht blos nach Frankfurt gehen, um die Genüsse der großen Städte kennen zu lernen, sondern auch die Frankfurter herüber nach Darmstadt, um Theil zu nehmen an den Genüssen der Residenz. Das Unglück wäre also für beide Städte verdoppelt. Hier aber verweise ich Sie vorzugsweise auf das, was ich schon früher bemerkt habe. Sie müssen zum Theil den Zustand kennen, in dem sich die Stadt Darmstadt befunden hat, ehe eine Chaussee gebaut, ehe ein Eilwagencours eingerichtet war. Ist es wahr, daß sie seit der Zeit zu Grunde gegangen, weil sie dadurch näher bei Frankfurt hingerückt worden ist, daß Handel und Verkehr

Hosted by Google

dadurch abgenommen haben? Ich kenne den früheren Zustand von Darmstadt nicht; ich weiß nicht zu beurtheilen, ob sich das Unglück von Darmstadt gesteigert hat, seit man in 2½ Stunden nach Frankfurt gelangen kann.

Man hat von dem Unglück gesprochen, welches eine Eisenbahn für Gießen haben würde. In dieser Stadt, wo in Beziehung auf die Eisenbahn Kaufleute und Fabrikanten den Ton angeben, ist die Erwartung von derselben sehr groß. In der That, die Verblendung der Stadt ist groß, oder eigentlich ihr Patriotismus! Ich habe natürlich keinen Auftrag von der Stadt Gießen, aber ich glaube in ihrem Namen, ohne widerlegt zu werden, erklären zu können, daß sie, die gute Stadt Gießen, bereit ist, sich auf dem Altar des Vaterlandes zu opfern und zu gestatten, daß die Eisenbahn an ihren Thoren vorübergeführt wird.

Man hat davon gesprochen, wir seien blos auf die Agricultur verwiesen, man solle nicht die Fabriken vervollkommnen, nicht aus einem ackerbautreibenden in einen industriellen Staat übergehen. Zwar hat ein anderer Redner von der Tribune dem widersprochen, aber ich muß mir erlauben, dieses Princip in seinen Consequenzen zu entwickeln. Wenn es richtig wäre, daß die Agricultur durch Industrie, Handel, Gewerbe und Künste zu Grunde gerichtet würde, so müßten wir uns auf die einfachste Agricultur beschränken, wir müßten zurückkehren zu den Zuständen der Irokesen, wir brauchten kein Ständehaus, denn es ist ein Erzeugniß der Kunst; wir könnten uns bei unseren landständischen Verhandlungen um das Berathungsfeuer lagern, wie die Irokesen; wir brauchten dann für den Unterhalt der Deputirten keine landständischen Diäten; wir könnten Yamswurzeln oder Kartoffeln genießen und Wasser trinken, statt daß wir an den Tables d'hôte die durch Kunst präparirte Materie genießen und Wein trinken. Ich zweifle aber, ob der Redner von der Tribune zu dieser Zeit zurückkehren wollte.

Man hat endlich mich deßhalb angegriffen, daß ich in meinem Bericht über die strategische Bedeutung der Bahn Betrachtungen angestellt habe.

Ich räume ein, die Strategie ist meine schwache Seite, und wenn einer von den Herren, die gegen den Bericht gesprochen, jemals Truppen angeführt hätte, würde ich mich sofort für geschlagen erklärt haben. Ich habe die wenigen Bemerkungen über Strategie aus militärischen Schriften entnommen, und bin weder im Stande, die strategischen Rücksichten zu verfechten, noch sie weiter zu entwickeln.

Hosted by Google

Man hat ferner noch den Antrag gestellt, man solle warten. Bis wann? frage ich Sie, meine Herren. Bis sich der Eifer für Eisenbahnbauten etwas gegeben hat? Da fällt mir der Bauer des Horatius ein, der an einem Flusse, den er noch nicht gesehen hatte, angekommen, warten wollte, bis sich das Wasser des Stromes verlaufen habe. Horaz sagt:

„**Rusticus exspectat, dum defluat amnis; at ille**
„**Labitur atque labetur in omne volubilis aevum.**“

Zu deutsch:

„Ein Bauer kam an einen Fluß
„Und sah der Strömung großen Guß.
„Hm! dacht' er klug, da wart' ich ab,
„Bis sich die Strömung etwas gab.
„Die Strömung hat bis jetzt nicht abgenommen,
„Das Bäuerlein ist längst verkommen.“ —

So würde es auch uns mit dem Eisenbahnwesen gehen.

Man soll warten, bis man weitere Erfahrung gesammelt hat! Ich frage, wer der „man“ ist, der bei uns Erfahrungen sammeln soll? Andere Leute haben diese Erfahrungen schon gemacht. Die Staatsmänner, die an der Spitze von Preußen, Frankreich und Oestreich stehen, haben die Erfahrungen gemacht, denn sie haben Eisenbahnen im Lande, und sie haben, auf diese Erfahrung gestützt, die Erbauung der Eisenbahnen ausdehnen zu müssen geglaubt. Sollte etwa unter dem „man“ der Redner selbst verstanden sein, so begreife ich nicht, wie er die Erfahrungen machen kann, da er keine bauen will, an der sie zu machen wären. Mir fällt dabei der Scholasticus des griechischen Dichters ein. Scholasticus heißt ein Schüler, aber auch ein dummer Teufel. Dieser Scholasticus nun war im Wasser gewesen und beinahe ertrunken, deßhalb nahm er sich vor, und verhieß sich dessen, nicht eher wieder in's Wasser zu gehen, bis er schwimmen könne. Wir sollen zusehen und warten, während man in anderen Staaten längst gebaut hat! Warten, meine Herren, ist keine Weisheit; Weisheit ist, mit Umsicht und glücklichem Tact die Gelegenheit, die bekanntlich ein Kahlkopf ist, so lange sie uns dargeboten ist, festzuhalten; nachher kehrt sie niemals wieder. Wir haben schon lange genug gewartet! —

Der Abg. Georgi: Es scheint mir, daß der Redner vor mir meinen Vortrag von der Tribune eben so wenig klar aufgefaßt hat, wie es seinem Berichte an Klarheit gebricht. Ich werde nicht persönlich werden, ich werde keine Stellen aus Horaz citiren, auch mein Bischen Griechisch nicht zur Schau stellen; endlich werde ich auch nicht von Bauern u. dgl.

Hosted by Google

reden. Ich will nur durch Gründe widerlegt oder überzeugt sein.

Die Hauptfrage, die Kosten, die zwölf bis fünfzehn Millionen, hat der Redner vor mir zu umgehen die Güte gehabt. Ich habe Ihnen, meine Herren, nur Zweifelsgründe vorgelegt und ähnliche Zweifelsgründe werden sich bei jedem Manne, der es mit seinem Vaterlande wohl meint, bei der vorliegenden Frage aufwerfen, sofern er nicht verblendet sein will. Glauben Sie mir, es giebt Viele, die diese Zweifelsgründe theilen. Es ist mir leid, wenn sich der Redner vor mir über die Beziehungen verletzt findet, welche in meinem Vortrage in Hinsicht auf seinen Ausschußbericht enthalten sind, aber ich frage, meine Herren, finden Sie denn wirklich in diesem Ausschußbericht irgend ein System, irgend einen Anhaltspunct zu einer consequenten Debatte? Ist er mehr, als eine Beschreibung der glücklichen Zukunft, der wir entgegengehen, wenn wir Eisenbahnen bauen? Zu dem Zwecke sind alle möglichen Bilder hervorgesucht, aber das Wie? vermisse ich ganz und gar. — Der Redner vor mir wirft mir Inconsequenz vor, weil ich gewollt habe, man solle nicht bauen und man solle doch abwarten. Viele unserer Nachbarn bauen ja; wir können also die Vortheile sehr bald auch auf andern Punkten ganz in unserer Nähe sehen; warten wir ab, was diese sagen werden. Sehen Sie, meine Herren, auf die Würtemberger Stände; man proponirt denselben auch Eisenbahnen. Diese Stände sagen aber: Nein, wir wollen zur Zeit noch warten, wir wollen die Verantwortung nicht übernehmen. Ich habe die verehrliche Kammer nur auf die Möglichkeiten hinweisen wollen, welche eine so großartige Unternehmung für unser Land zur Folge haben kann; ich habe auf die Möglichkeit hingewiesen, daß unser Land an den Rand des Abgrundes geführt werden könne. Meine Sprache ist die meiner Ueberzeugung gewesen und diese Ueberzeugung hoffe ich vor Gott und Menschen verantworten zu können.

Der Abg. Brunck: Wenn Eisenbahnen gebaut werden sollen und gebaut werden müssen, so bin ich zuerst dafür, daß ein Versuch gemacht würde, ob man sie nicht auf Actien bauen kann. Man spricht von vielen Inconvenienzen, welche dadurch entstehen würden. Indessen dieser Umstand ist hinreichend widerlegt, in den größten Ländern werden solche auf Actien gebaut. Ich kenne diese Inconvenienzen nicht, und selbst wenn man in der That Belege dafür hätte, so möchte ich fragen: zu was sollen sie nützen? denn der wichtigste Theil dieser Bahn ist bereits auf Actien gebaut, nämlich die

Hosted by Google

Bahn aus der Bundesstadt Frankfurt nach der Hauptfestung Mainz Für diese besteht eine Actiengesellschaft. Unsere vorgeschlagenen Staatsbahnen, die weniger wichtig sind, als diese, werden sich an diese Actienbahn anschließen und mit derselben Hand in Hand gehen müssen. Wenn also diese Actienbahn bestehen kann, so werden auch unsere anzuschließenden Bahnen in gleicher Natur bestehen können, oder man müßte die erstere der Actiengesellschaft abkaufen und sie dann zu einer Staatseisenbahn machen. Wer aber das Geld dazu hergeben sollte und wollte, das weiß ich nicht. Dann glaube ich auch, daß sich die Actienbahnen für das Interesse des Landes vortheilhafter gestalten werden; wir haben die Verhandlungen vor uns, welche wegen einer Eisenbahn von Frankfurt nach Mannheim gepflogen worden sind. Die Kosten der Eisenbahn wurden auszumitteln gesucht durch eine gemeinschaftliche technische Commission von Seiten des Staats und der Actiengesellschaft. Die Summe, welche man als zur Erbauung dieser Bahn erforderlich herausbrachte, betrug 6 Millionen Gulden. Also für diese Bahn allein verlangt man 6 Millionen Gulden. Sie haben auch bereits anerkannt, meine Herren, daß gerade diese Eisenbahn vielleicht diejenige ist, welche sich am wenigsten rentiren wird; dessen ungeachtet haben sich die ausländischen Banquiers dazu verstanden, auf diese Bahn Actien zu nehmen, wenn man ihnen 3 Procent Zinsen und 1 Procent Tilgungsfond garantirte. Diese Garantie hat die Staatsregierung nicht übernehmen wollen. Nun hat man aber eine Proposition an die Stände gebracht; man schlägt vor, 4 Procent zu geben, ohne Tilgungsfond, also ist der Staat schon um 1 Procent rein beeinträchtigt. Man mache sich nur keine chimärische Hoffnungen über diese Bahn. Man hat zwar Vergleichungen gegen andere Bahnen, die in Deutschland bestehen, angestellt und die vorzüglichsten ausgesucht, aber doch die Bemerkung nicht umgehen können, daß manche darunter sind, die nur 2 Procent, 3 Procent ꝛc. Zinsen abwerfen; glauben Sie aber nur nicht, daß diejenigen Bahnen, die bereits in Deutschland bestehen, eine Stabilität erreicht haben. Es ist noch ein Modeartikel, Jeder will einmal darauf fahren; bis jetzt hat es zum Tone gehört, daß, wer nur einen Anspruch auf Bildung macht, auf einer solchen Eisenbahn fahren mußte, und sollte er auch eine solche Bahn auf 10 bis 20 Stunden Wegs weit aufsuchen; näher Wohnende befriedigen ihre vorübergehende Liebhaberei noch öfter. Genug, wir müssen annehmen, daß auf den wenigen Bahnen, die bereits gebaut sind, der größte Theil der Deut-

Hosted by Google

schen bereits gefahren ist, oder doch im Begriffe steht, seine Spazierfahrt darauf zu machen. Darnach läßt sich sehr leicht der dermalige große Personenverkehr auf den Eisenbahnen beurtheilen. Dieser Verkehr wird aber jedenfalls abnehmen; denn wer aus der Ferne nur einmal für sein Vergnügen auf der Eisenbahn gefahren ist, wird nur dann wieder darauf fahren wollen, wenn er Geschäfte hat und es sein Interesse erheischt. — Nun, meine Herren, wo kommt denn weiter der geschilderte erschreckliche Glanz dieser Eisenbahnen her? Man hat eine ungeheure Schilderung davon gemacht; man hat dem ganzen Lande Heil, Wohlstand, den Städten Reichthum und vieles Andere versprochen. Aber wahrlich, dies kann ich in den Ländern nicht finden, wo die Eisenbahnen gebaut sind. Wollen wir auf das Stammland der Eisenbahnen sehen, nämlich auf England, so frage ich: ist England reicher geworden, seitdem dort Eisenbahnen bestehen? Ich glaube das Gegentheil. Die Eisenbahnen selbst werden wohl frequentirt, aber wir sehen auch, seitdem dieselben bestehen, sehr viele Hungernde nebenan lagern. Ich denke, wir sollten einstweilen die uns zugesagten gebratenen Tauben dorthin verweisen, vielleicht erschnappen sie die Hungerleidenden. Also von dem enormen Heil, das von den Eisenbahnen zu erwarten wäre, sehe ich in England nichts, weiß aber, daß seitdem eine enorme Einkommensteuer dort eingeführt worden ist. Ich glaube, die proponirten Eisenbahnen werden uns auch noch eine solche Einkommensteuer bringen. Mancher ist jetzt dafür, weil er denkt: du kannst zu deinem Vergnügen auf der Eisenbahn fahren, ein Nachtheil trifft dich nicht, die directe Besteuerung **resp.** der Grundbesitz mag der Sündenbock davon werden. Meine Herren, das kann sich ganz anders gestalten. Gehen wir nur nicht zu rasch zu Werke. Es läßt sich außerordentlich viel für solche Dinge sagen. Wir haben eben so auch den Straßenbau mit großem, ja mit zu großem Enthusiasmus ergriffen. Bis zur nächsten Finanzperiode, wo die Staats- und Provinzialstraßen vollendet sein sollen, werden wir eine Schuld dafür von 5 bis 6 Millionen Gulden haben. Heute habe ich dies dem ersten Ausschuß klar dargelegt. Die Auflagen, welche wir in dieser Rücksicht jetzt schon als directe Besteuerung haben, reichen nicht einmal zur Deckung der Zinsen hin; also auf dem nächsten Landtage, wo die definitive Rechenschaftsablage erfolgt, werden wir nicht nur für die Zinsen, sondern auch für einen Tilgungsfond weiter sorgen müssen.

Hosted by Google

Ohne Weiteres, als läge Gefahr auf dem Verzug, sollen wir nun ein Vertrauensvotum von 10 Millionen Gulden geben. Ich glaube aber nun und nimmermehr, daß diese 10 Millionen Gulden hinreichen werden; denn wenn man die Kosten einer Eisenbahn von Frankfurt nach Mannheim, die sehr reiflich in Erwägung gezogen wurden, zu 6 Millionen Gulden veranschlagt hat, so frage ich, wie ist es auf einmal möglich, von der Badischen Grenze, also von dem einen Ende des Landes an, bis an das andere äußerste Ende, nach Marburg hin, diese Eisenbahn für 10 Millionen Gulden zu bauen? Hüten wir uns also wohl, das Land in erdrückende Schulden zu stürzen! Man hat zwar versprochen: wenn wir einmal Eisenbahnen haben, dann wird sich die Industrie entwickeln; wir haben keine Industrie, wir haben keine Fabriken, aber wir bekommen alles dieses! Also um die Industrie zu entwickeln, muß man die Staatsangehörigen mit Steuern überlasten durch Staatsschulden? Ist dies das Mittel dazu? Dadurch rufen wir keine Industrie hervor, durch eine größere Belastung kann niemals Industrie entstehen, — denn es fehlt an Kapitalien. Will man mit Gewalt Industrie schaffen, so leihe man lieber Geld und gebe es den Leuten, welche industrielle Anlagen machen wollen. Wollen wir das nicht thun, so wird bei uns niemals eine Industrie entstehen. Industrie wird durch die Eisenbahn um so weniger hervorgerufen, weil wir jetzt erst Fabriken anlegen wollen, durch erleichterte Verkehrsmittel mit den übrigen Fabrikstaaten also um so weniger concurriren können.

Jeder Staat hat sein eigenthümliches Loos, und ich glaube, wir haben das schlechteste Loos darum nicht, daß wir in einem productiven Staate leben; wir haben zwar keine Reichthümer, wie man sie in England und in andern Handelsstaaten hat, aber wir verhungern auch nicht; wir produciren noch immer so viel und mehr, als für unsere Bedürfnisse nöthig ist; wir haben noch Ueberfluß, um die Hungernden zu sättigen. Darum sehe ich den großen Nutzen der Eisenbahnen durchaus nicht ein. Ja, für Handelsstaaten sind die Eisenbahnen von außerordentlichem Nutzen; denn sie wollen für ihre Waaren ihren Markt erweitern, sie müssen also dahin trachten, möglichst wohlfeile und schnelle Verkehrsmittel zu bekommen. Wir haben aber einen ganz andern Markt; jene haben einen Waarenmarkt und wir haben einen Productenmarkt; dieser Productenmarkt ist es, der uns erhält und nährt. Nun fragt es sich, können wir diesen Productenmarkt durch eine Eisenbahn heben? Ich sage Nein, wir können ihn nur verderben. Wir

Hosted by Google

wohnen am Productenmarkt Mainz; wir haben den Rhein, der den fruchtbarsten Theil des Landes durchschneidet; wir haben den Main, dem die fruchtbare Wetterau ganz nahe liegt, wir sind südlich vom Neckar begrenzt; wir sind in einer ganz andern Lage, wie andere Staaten, welche diese eminenten Vortheile nicht haben, wie wir. Diese müssen Straßen und Eisenbahnen bauen, um unsern Markt mit mehr Vortheil besuchen zu können, wie sie es jetzt schon thun. Jedes Land sorgt für seine Existenz; andere müssen ihren Markt zu erweitern suchen, während die Klugheit erfordert, daß wir den unsrigen zu erhalten suchen. Nun frage ich Sie, müssen wir auch dafür sorgen, daß unser Productenmarkt erweitert wird? Wir haben bereits Straßen für unsere Zufuhren, wir haben den Neckar, den Main und den Rhein. Ich glaube, daß diese drei Straßen hinreichen für alle unsere An- und Ausfuhren. Diese Wasserstraßen werden immer die wichtigsten Straßen bleiben, wenn man auch noch so viele Eisenbahnen baut. Der Verkehr wird diesen Wasserstraßen niemals entzogen werden. Was ist also das Resultat davon, wenn uns Vieh, Früchte ꝛc. aus weiten Gegenden zugeführt werden? Das Resultat ist, daß Andere ihren Markt erweitern und den unsrigen verderben, die Preise werden sinken, die Steuern zunehmen und der Wohlstand zu Grunde gehen. Ich werde der Illusion niemals Raum geben, daß wir durch Eisenbahnen ein Fabrikstaat werden.

Sodann stehen auch die verschiedenen Redner, welche für das Projekt gesprochen haben, in offenbarem Widerspruche unter einander. So hat uns z. B. der Abgeordnete von Dörnberg gesagt: Seitdem sich der Verkehr auf dem Rheine so sehr gehoben, seitdem der Rheinverkehr so außerordentlich frequent geworden, seie die auf seinem rechten Ufer liegende Bergstraße verödet. Die Bergstraße, die am Ufer des Rheins liegt, hat sich also durch vergrößerten Verkehr auf dem Rheine verödet; dessenungeachtet ruft aber dieser Redner: „legt nur eine Eisenbahn durch die Bergstraße an, ihr Rheinhessen werdet alsdann auch über den Rhein hinüber glücklich werden.“ Also uns Rheinhessen läßt der Abgeordnete von Dörnberg die Vortheile über das Wasser zukommen, die er bei einem beispiellosen Verkehr an demselben nicht finden kann.

Der Abgeordnete Hügel behauptet das Gegentheil; er ruft: „welchen außerordentlichen Wohlstand hat uns nicht schon die Dampfschifffahrt auf dem Rhein gebracht; legt nur Eisenbahnen an, so ist da, wie dort, für immer Glück und Heil gegründet!“ Was kann man von allem dem glauben?

Hosted by Google

Es läßt sich nicht leugnen, daß durch den auf dem Rheine entstandenen ungeheuern Verkehr unser Land Vortheile hat; aber daß dieser Dampfverkehr in einiger Entfernung davon sichtbar geworden, ist unrichtig. Wenn die Eisenbahn einmal da ist, so werden sich vielleicht die entfernter gelegenen Theile der Provinz Oberhessen dadurch ebenso verödet finden, wie die Bergstraße am Rhein; der Straßenverkehr wird sich allerdings auf die Eisenbahn hinwerfen. Man glaube aber nur nicht, und es wäre zu bedauern, wenn es geschähe, daß eine solche Eisenbahn zur Fortbringung alles Möglichen geeignet sei, als von Steinen, Stroh, Holz ꝛc., sogar zu Mistwagen will man deren Waggons benutzen. Nein, soweit wird es nicht damit kommen, und wenn es dazu kommt, so ist es der größte Beweis, daß sie sich nicht rentirt. Denn bis jetzt hat die Erfahrung gelehrt, daß nur solche Eisenbahnen sich rentiren, auf denen ein großer Personenverkehr besteht.

Mein Herr Nachbar zur Linken (der Abgeordnete Schmitthenner) hat bemerkt: ich hätte Gießen und Darmstadt Nachtheile prophezeit. Indessen steht das ganz richtig, daß, je schneller der Verkehr auf der Straße ist, desto weniger Orte Vortheile davon haben. Als wir noch keine Straßen hatten, mußten die Leute schon nach Zurücklegung von zwei bis drei Stunden Wegs anhalten, ihr Geld verzehren, Vorspann nehmen und dergleichen, während sie nachher, als die Straßen vorhanden waren, 6 bis 8 Stunden Wegs, ohne anzuhalten, fortkommen konnten. Die früheren Zwischenstationen haben dadurch ihre Vortheile eingebüßt. So geht es auch in vergrößertem Maße mit der Eisenbahn; wer sonst von Cassel nach Frankfurt reiste, hatte vielleicht in Gießen einen Ruhepunkt, er mußte anhalten, um seinen Hunger und Durst zu stillen; das wird jetzt bei der Eisenbahn ganz anders werden. Derjenige, der jetzt von Cassel kommt, wird wenigstens bis Frankfurt gehen, ohne anzuhalten. Man verspricht sich zwar durch das Aus- und Einsteigen dort viel Geldverzehren und bedeutenden Gewinn; dies ist aber auch so arg nicht; denn ich wüßte nicht, welches reiche Publikum in Gießen aus- und einsteigen wird, um dort viel Geld zu verzehren, da man die Stunden genau weiß, wo solche Züge kommen und gehen, und man sich darum nicht länger, als nöthig, aufhält. Man spricht von der Industrie in Gießen; ob sich diese dadurch heben wird, bezweifle ich. Denn mancher, der jetzt seine Bedürfnisse in Gießen kauft, wird dieselben bei der Schnelligkeit und Wohlfeilheit der Eisenbahnen in Frankfurt holen, dort ist der Markt und die Auswahl größer. Freilich für viele Leute

Hosted by Google

ist dieses erwünscht; sie können dann schnell an einen Ort hinkommen, und wenn sie auch keine Geschäfte daselbst haben, so gehen sie zum Vergnügen hin. Das übrige Gießener Publikum wird aber das Vergnügen haben, zuzusehen, wie seine Studenten Suiten machen und ihr Geld auswärts verkneipen. Also auch daraus wird kein Vortheil entstehen. Mit Darmstadt wird es sich ähnlich verhalten. Ich weis nicht, wie Darmstadt ein Stationspunkt werden kann. Frankfurt ist in der Nähe, und Mannheim nicht weit genug entfernt. Wer von Mannheim kommt, wird sich nicht in Darmstadt aufhalten, er ist ja baldigst in dem weltberühmten Frankfurt, und wer von Frankfurt kommt, wird sich noch weniger in Darmstadt aufhalten. Also der ganze Nutzen für Darmstadt entstünde ebenfalls nur durch die Aus- und Einsteigenden.

Nun frage ich, von wo sollen diese in großer Anzahl hieher kommen, sollen sie etwa vom Rhein herkommen? Das glaube ich nicht; diese gehen mit den Dampfschiffen, oder mit der Eisenbahn von Mainz nach Frankfurt. Oder sollen sie irgend wo anders herkommen? Da wüßte ich auch nicht, von wo der Lage Darmstadts nach viele Menschen herkommen sollten.

Aber auch in anderer Hinsicht bin ich überzeugt, daß die Lokalgewerbe in solchen Städten bedeutend Noth leiden. Wenn Jemand in der Folge etwas braucht, so geht er nach den größeren Waarenlagern; wenn z. B. hier jemand einen Rock braucht, so fliegt er schnell nach Frankfurt; in den dortigen großen Tuchläden hat er mehr Auswahl, in $1^1/_2$ Stunden kann er wieder zurück sein. Ist er aber einmal dort und hat er sein Tuch gekauft, so denkt er wohl: die Frankfurter Schneider sind mit der neuesten Mode vertraut, du läßt dir auch den Rock dort machen. Mit den Damen wird es ebenso gehen; diese finden in Frankfurt die neuesten Stoffe und große Auswahl; auch diese werden dort kaufen, so daß ich die feste Ueberzeugung davon habe, daß der Lokalverkehr in den Städten zweiten und dritten Ranges verliert. Dies läßt sich sogar faktisch nachweisen. Es besteht jetzt z. B. eine Eisenbahn von Aachen nach Cöln. In der Mitte dazwischen liegt die Stadt Jülich. Diese, eine ziemlich gewerbreiche Stadt, soll in ihrem Verkehr durch die Eisenbahn sehr viel gelitten haben. Aachen liegt von Cöln weit entfernt; diese Stadt hatte einen großen selbstständigen Verkehr, sie wird also weniger leiden. Es ist aber doch schon weit gekommen; so hat z. B. die Frau eines Wirths, (der mir mit Namen genannt wurde), als dieser ein großes Gastmahl zu geben hatte und die Bedürfnisse dazu

Hosted by Google

anschaffen mußte, sich mit einer Magd auf die Eisenbahn gesetzt, und seine Gemüse, Confekte u. dgl., in Cöln eingekauft. Wäre keine Eisenbahn dagewesen, so würde dies Niemanden in den Sinn gekommen sein. So wird es mit allen Dingen gehen. Die Städte zweiten und dritten Ranges werden umgangen, der erreichbar größere Markt wird aufgesucht. Nun frage ich, haben wir denn eine Stadt ersten Ranges, welche der Eisenbahnzug berührt? Nein, wir haben keine, gerade das Gegentheil tritt ein. Die Stadt, welche den hauptsächlichsten Vortheil davon hat, wo sich aller Personen- und Waarenverkehr concentriren wird, ist eine ausländische Stadt, die im Verhältniß zu unserm Lande nur einen unbedeutenden Kostenbetrag liefern wird; und wir liefern die Baukosten nicht allein zum Nutzen dieser Stadt, sondern auch für andere im Auslande liegende Städte, wie Mannheim und Cassel; genug, wir bauen für das Ausland.

Ferner hat man davon gesprochen, was die Eisenbahn für einen außerordentlichen Vortheil für Reisende haben würde. Das ist richtig, aber das Großherzogthum gehört nicht zum reisenden Publikum; unser Staat ist kein Fabrikstaat, nur aus Fabrikstaaten reist man, sucht seine Waaren allenthalben zu produciren und zu verkaufen; aber wir wohnen in einem producirenden Staat, es wird Niemanden im Großherzogthum einfallen, sich auf die Eisenbahn zu setzen, um im Auslande Muster von seinen Kartoffeln, von seinem Waizen ꝛc. zu zeigen, gewiß nicht; wir bedürfen dies am allerwenigsten, wir besitzen den Hauptproduktenmarkt Mainz und haben Wasserstraßen, die andere Staaten nicht haben. Unsere Geschäftsreisen sind also sehr beschränkter Natur.

Man hat ferner gesagt: aber wenn ihr nicht eilt, werdet ihr umgangen werden, die Eisenbahn wird um das Land herum gebaut. Diese Besorgniß hege ich nicht. In Bezug auf die Provinz Starkenburg kann es einmal, der Natur ihrer Lage nach, durchaus nicht geschehen, und was die Provinz Oberhessen betrifft, so wird es auch hier nicht geschehen. Nehmen Sie die Karte zur Hand und überschauen Sie die Strecke, welche Kurhessen von Frankfurt über Hanau, Fulda, Hersfeld und Cassel, bis an seine Grenzen zu bauen hat. Ich bin überzeugt, Kurhessen kann die erforderliche Summe für eine im Verhältniß so große Strecke von Eisenbahnen gar nicht aufbringen; würde es sich von den Nachbarstaaten dazu bewegen lassen, so wäre es bestimmt zu seinem größten Nachtheil. Ich sehe keinen Grund ein, warum wir bei einem solchen Transportmittel, das wir durch unsere Wasserstraßen

Hosted by Google

haben, so mit der Eisenbahn eilen sollen, während man in anderen Staaten, wie z. B. in Würtemberg, dem solche Straßen und solche Verkehrswege, wie wir sie besitzen, nicht zu Gebote stehen, so vorsichtig zu Werke geht. Letzteres hat statt der verlangten 30 Millionen, höchstens nur 8½ Millionen zugestanden. Und Würtemberg bedarf gerade solcher Transportmittel, um seine Produkte auf andere Märkte zu bringen. Jetzt schon werden unsere Märkte durch Würtemberger Frucht und Schlachtvieh manchmal überschwemmt. Steigen die Fruchtpreise bei uns nur um einige Batzen, so kommen im Augenblick beladene Schiffe mit Früchten aus Würtemberg, die den Preiß wieder drücken, obgleich sie dort, im Verhältniß zu unseren Transportmitteln, keine andere frequente Straße haben, als den Neckar. Also gerade dieser Staat bedarf Transportmittel, um seine Produkte ins Ausland zu führen, und werden sie ihm erleichtert, so geschieht es auf Rechnung der Producenten des Großherzogthums Hessen. Ich sehe also gar nicht ein, warum wir mit den Eisenbahnen eilen sollen. Lassen Sie uns doch Erfahrungen sammeln, die Sache ist noch zu neu; ich meine, wir hätten durch unsere Straßen schon drückende Erfahrungen genug gemacht, lassen Sie uns nicht noch weiter gehen und größere Fehler machen. Es ist nicht genug, die Vortheile zu schildern und der Sache einen übertünchten Glanz zu geben, ja ich möchte sagen, einen Glanz, mit dem man das Sonnenlicht, das Licht aller Lichter, zu übertreffen sucht, weil Letzteres nicht ohne Schatten wahrgenommen werden kann, während wir in dem von der Majorität erstatteten Ausschußbericht nichts, als Lichtseiten, und zwar ohne alle geeignete Begründung, zusammengestellt sehen. Die Rede des Abgeordneten Georgi giebt ansprechenden Aufschluß hierüber.

Nach allem diesem bin ich dafür, daß, wenn man eine Eisenbahn bauen will, man entweder dieselbe auf Actien baut, oder die Sache bis zum nächsten Landtage beruhen läßt. Ich bin auch fest davon überzeugt, daß wir nach drei oder sechs Jahren bedeutend wohlfeiler bauen, als dermalen. Im Augenblick will Alles bauen; es fehlt aber noch an Fabriken zur Lieferung des Materials; es werden unter der Hand solche Fabriken entstehen, die Materialien werden wohlfeiler und wir werden bestimmt nach einigen Jahren mit weit mehr Vortheilen bauen, als jetzt.

Der Abg Lerch: Ohne sanguinische Hoffnungen über die unendlichen Vortheile zu hegen, welche der Bau der Eisenbahnen uns bringen wird, bin ich doch für den Bau der Ei-

Hosted by Google

senbahnen auf Staatskosten; ich werde aber nur dann dafür stimmen, — insofern ich nicht eines Besseren belehrt werde, — wenn die Hauptpunkte, ich meine damit die Hauptstädte des Großherzogthums, in die Hauptbahnlinie hineingezogen werden.

Wenn übrigens der Berichtserstatter glaubt, daß die von ihm so genannte Main-Weserbahn in strategischer und commercieller Beziehung gegen die von ihm so genannte Main-Neckarbahn gleichsam einen Vorzug verdiene, so kann ich ihm darin um so weniger beistimmen, als in strategischer Beziehung, besonders nach der Erbauung der Festungen in Würtemberg und Baden, die von ihm aufgestellte Ansicht sich zum Vortheil der Bahn in der Provinz Starkenburg bedeutend modificiren wird. Ueberdies ist es notorisch, daß der südliche Theil Deutschlands eine verhältnißmäßig größere Bevölkerung hat, als der nördliche. Wird man aber noch eine Eisenbahn von Darmstadt direct nach Mainz anlegen, so möchte die Frage, welcher Eisenbahnzug in strategischer und commercieller Beziehung der wichtigste zu nennen sei, noch weniger zweifelhaft sein.

In Bezug auf Dasjenige, was unser College Brunck über den Bau der Eisenbahn in der Provinz Starkenburg bemerkt hat, glaube ich, noch eine kurze Berichtigung geben zu müssen.

Es ist allerdings wahr, daß die Eisenbahn, von Frankfurt nach Mannheim über Darmstadt gezogen, zu sechs Millionen veranschlagt ist. Aber dabei war auch derjenige Theil der Eisenbahn mitbegriffen, der durch das Frankfurtische und Badische Gebiet zog; es waren ferner darin mitbegriffen die Uebergangspunkte über den Main und den Neckar. — Rechnen Sie die äußerst bedeutenden Kosten dafür von dem obigen Betrage von sechs Millionen ab, so wird sich diese Summe derjenigen Summe ungefähr nähern, welche in dem Bericht des ersten Ausschusses angegeben ist.

Der Abg. Kahlert: Ich übergehe es, über Vortheile oder Nachtheile der Eisenbahnen zu sprechen; beide sind problematisch; demungeachtet aber bin ich überzeugt, wir können darum nicht zu frühe bauen. Ich will mir zuvörderst zu bemerken erlauben, daß die Behauptung, welche auf Seite 1 des Ausschußberichts sich befindet, nämlich, daß es sich aus der politischen Form von England und Nordamerika leicht erkläre, warum der Betrieb dieser großartigen Anstalten nicht von dem Staate ausgegangen, sondern Privaten überlassen geblieben sei, nicht ganz richtig ist. Ich documentire dies aus den Be-

Hosted by Google

richten über die vereinigten Staaten in Nordamerika von dem Ritter von Gerstner, welcher ausdrücklich anführt, daß der große Eriekanal in dem Staate New York mit 10 Millionen Dollars ganz auf Staatskosten gebaut worden ist. Derselbe sagt sodann weiter:

(verlesen.)

Ich war seither immer der Ansicht und bin es noch, daß der Bau von Eisenbahnen in unserm Großherzogthum durch Privatunternehmungen vorzugsweise auszuführen sei; denn nach meinem Dafürhalten hat der Staat kein anderes Interesse dabei, als daß die Bahn ordentlich gebaut und ordentlich und nicht zu theuer betrieben werde. Dafür kann der Staat durch angemessene Bedingungen in den Concessionen und durch die gehörige Aufsicht sorgen. Ich habe geglaubt, es werde an Unternehmern nie fehlen, sobald die Staatsregierung mit loyalen Bedingungen entgegenkommt. Der Ausschuß behauptet zwar dagegen in seinem Bericht, daß die Erbauung und der Betrieb der Eisenbahn von Seiten des Staats aus dem Grunde nothwendig sei, weil dies aus der Natur des Straßenregals hervorginge; allein ich bin davon nicht überzeugt; denn Oestreich, Preußen, Baiern und Rußland sind doch auch im Besitze des Straßenregals und haben dennoch von Privatgesellschaften auf Actien erbaute Eisenbahnen. Ich war ferner noch aus dem Grunde der Ansicht, daß der Bau durch Privatunternehmungen ausgeführt werden solle, weil es keinem Zweifel unterliegt, daß der Staat weit theuerer baut und weit theuerer administrirt, als Privatunternehmer, daß, sollen Eisenbahnen auf Staatskosten gebaut werden, wenigstens ihr Betrieb, wie in Oestreich theilweise in Aussicht genommen ist, wieder an Privatgesellschaften übergehe, da diese wohlfeiler verwalten; und daß das Publicum dabei nicht übervortheilt werde, dafür sorgt der Staat durch Genehmigung des Tarifs. Wenn das Straßenregal auch den Betrieb der Eisenbahnen von Staatswegen forderte, wie Seite 9 des Berichts behauptet wird, so würde ja kein Privatmann Fuhrmann oder Kutscher sein können; der Staat würde solche Leute nicht patentisiren. Indessen verkenne ich auch die Schwierigkeiten nicht, welche die Errichtung einer Privatgesellschaft zum Behuf des Baus der in Frage stehenden Bahn auf Actien haben dürfte, ich erkenne die Wichtigkeit der Frage an, welche hier vorliegt. Ich verkenne nicht, daß Actiengesellschaften oft andere Interessen haben können, als der Staat; daß der Staat im Stande ist, bei dem Bau auf Staatskosten die Interessen des Landes mehr zu wahren,

Hosted by Google

als dies bei dem Bau durch Privatunternehmung der Fall sein dürfte; und ich werde in Berücksichtigung dieser Verhältnisse auch zum Bau der Eisenbahnen auf Staatskosten meine Zustimmung geben, weil voraussichtlich auf eine andere Weise dieser große Zweck nicht erreicht werden wird, weil ich zu sehr von den Nachtheilen überzeugt bin, die ein längeres Hinausschieben des Baues der Eisenbahn dem Großherzogthum bringen wird, und weil mich die Ueberzeugung beruhigt, daß die zu contrahirende Schuld eine in jeder Beziehung productive wird, also in die Kathegorie anderer Staatsschulden nicht gehört. Ich werde aber nur in dem Falle für den Bau der Eisenbahn auf Staatskosten stimmen, wenn vor aller Bewilligung die Richtung der Bahn ganz genau angegeben, die Kostenüberschläge vorgelegt sind und wenn nicht eher mit dem Bau begonnen wird, als bis alle Mitcontrahenten bauen.

Der Abg. Valckenberg: Ich will über die Nützlichkeit oder Nichtnützlichkeit, über die Nothwendigkeit oder Nichtnothwendigkeit der Eisenbahnen nicht mehr sprechen, weil darüber schon so viel gesprochen worden ist und voraussichtlich auch noch so viel gesprochen werden wird, daß es nicht nothwendig ist, sich darüber auszulassen. Aber ich bin von vornherein durchaus für die Erbauung der Eisenbahnen, weil ich nicht damit einverstanden sein kann, daß man sie aufschiebt. Denn Eisenbahnen sind an der Zeit und müssen gebaut werden. Aber ich sehe nicht ein, warum man den Versuch nicht machen will, wie ich dies auch in meinem Votum ausgesprochen habe, ob unsere Eisenbahnen nicht durch Actiengesellschaften auszuführen wären. Ich besorge freilich, daß dies allerdings nicht der Fall ist und daß dann die Bahn doch auf Staatskosten gebaut werden muß. Allein ich wollte mir doch erlauben, an den Herrn Regierungscommissär die Frage zu richten, ob denn nicht früher die Idee vorgeschwebt hat, die Bahn auf Actien erbauen zu lassen, oder ob man nicht noch die Absicht hat, den Versuch zu machen, ob nicht unter den Bedingungen, die die Staatsregierung aufgestellt hat und welche das Unternehmen sicherten, sich eine Actiengesellschaft finden würde?

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Man hat von Seiten der Staatsregierung von Anfang an die Absicht gehabt, eine Actiengesellschaft zu concessioniren, und hierauf waren auch alle Staatsverträge basirt, die seither abgeschlossen worden sind. Es hat aber die Erfahrung zur Genüge bewiesen, daß Actiengesellschaften ohne Unterstützung des Staats bei uns nicht zu Stande kommen. Deßwegen hat die Staatsregie-

Hosted by Google

rung den Beschluß gefaßt, lieber auf Staatskosten selbst zu bauen und die ganze Sache nicht aus den Händen zu geben, als solche Opfer dem Lande zuzumuthen, die dann nur dazu dienen würden, eine unvollkommene Anstalt in das Leben zu rufen, die dasjenige nicht leisten kann, was eine wirkliche Staatsanstalt leistet. Indessen muß ich noch eine ganz neue Erfahrung hinzufügen; ich habe nämlich noch vor Kurzem, zwar nicht mit Banquiers, sondern mit anderen bedeutenden Geschäftsmännern, welche mit Banquiers in genauen Verbindungen stehen, eine Rücksprache gehabt und alle diese großen Geschäftsleute waren der Ansicht, daß in diesem Augenblicke und auch in den nächsten Jahren keine Privatgesellschaft zu Stande zu bringen sei, ohne große Garantien von Seiten des Staates zu geben, die noch viel größer sein müßten, als die Banquiers in Frankfurt früher von der hiesigen Privatgesellschaft gefordert haben.

Der Abg. Valckenberg: Ich gestehe, daß ich inzwischen ebenfalls mehrere Erkundigungen über diese Frage eingezogen habe, und ich muß leider sagen, diese Erkundigungen hatten das Resultat, daß ich besorge, daß man keine Actiengesellschaft zu Stande bringt, wenn ihr nicht ganz bedeutende Concessionen vom Staate gemacht werden. Ich erkläre mich hiernach unbedingt dafür, daß, wenn der von mir vorgeschlagene Versuch, eine Actiengesellschaft unter angemessenen Bedingungen zu finden, nicht gelingen sollte, man von Seiten des Staats auf die Erbauung eines Eisenbahnsystems eingeht, aber allerdings nur bedingungsweise; auf die einzelnen Bedingungen werden wir wohl bei späteren Gelegenheiten noch zurückkommen, wobei ich mir dann weitere Aeußerungen vorbehalte.

Der Abg. G. Schenck: Ich werde mir zuvörderst einige Bemerkungen über den allgemeinen Theil des Antrags oder der hier in Frage stehenden Proposition zu machen erlauben. Wenn die Majorität des ersten Ausschusses der zweiten Kammer in den Eisenbahnen ein Mittel zur Veredelung und zur Beglückung des Menschengeschlechtes sieht, wenn sie glaubt, daß sich die Regierungen nicht genug beeilen könnten, ihren Völkern die Wohlthat dieser großartigen Erfindung angedeihen zu lassen, wenn sie endlich mehrfach die unermeßlichen Vortheile, sowohl in staatswirthschaftlicher, als landwirthschaftlicher Hinsicht erwähnt, eine nähere Angabe dieser Vortheile aber schuldig geblieben ist, was erst heute speciell von dem Abgeordneten Hügel in seiner, von der Tribune gehaltenen Rede nachgeholt worden, so sehe ich mich doch dessen ohnge-

Hosted by Google

achtet in dem Falle, hier offen und ehrlich zu erklären, daß ich die sanguinischen Hoffnungen und Erwartungen der Majorität des Ausschusses nicht theile, daß ich mir im Gegentheil, in Bezug auf die eigenthümlichen Verhältnisse des Großherzogthums Hessen, wenig oder gar keine reelle Vortheile von der Proposition für das Land verspreche und daß ich darin nur eine neue Belastung der Steuerpflichtigen und eine drückende Vermehrung der Staatsschuld erblicken kann. Es wäre daher sehr wünschenswerth gewesen, und ich drücke diesen Wunsch jetzt noch aus, daß dieser bittere Kelch an uns vorübergegangen wäre. Wenn nun dessen ohngeachtet die Staatsregierung geglaubt hat, den Ständen die in Frage stehende Proposition machen zu müssen, so bin ich fest überzeugt, daß sie sich hierzu vorzugsweise oder allein durch politische Rücksichten veranlaßt gefunden hat. Im günstigsten Lichte betrachtet wäre also die Eisenbahn ein nothwendiges Uebel. Ist aber die Eisenbahn ein nothwendiges Uebel, dann ist es auch eine heilige Pflicht der Stände, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln allen den Nachtheilen zu begegnen zu suchen, welche die Ausführung des Projects wahrscheinlich zur Folge haben wird. Dieses Bestreben dürfte durch einen Blick auf unser Staatsbudget noch mehr gerechtfertigt erscheinen. Einnahmen und Ausgaben werden sich zwar hoffentlich die Waage halten, aber sie sind auf einer nie erlebten Höhe. Jeder Augenblick, ja sogar ein täglich möglicher Zufall kann auf der einen Seite die Einnahmsquelle verstopfen, oder verringern, auf der anderen Seite aber die eine oder die andere Ausgaberubrik mit unabweislichen Ausgaben belasten; wo dann Hülfe suchen, wenn mitten im Frieden die Ausgaben auf das Höchste gesteigert und die Schuldenlast auf eine, bis jetzt nie gekannte Höhe vermehrt worden sind? Läugnen wir es nicht, meine Herren, die Sache ist sehr ernster Natur. Die enormen Ausgaben mit allen ihren Folgen sind gewiß, allein der Erfolg der Sache ist nicht allein ungewiß, sondern kann selbst höchst verderblich werden. Mancher, der jetzt schon in der Hoffnung auf Eisenbahnen in dem dritten Himmel zu sein glaubt, wird nur zu bald wieder auf die Erde zurückkommen, wenn er erst dasjenige erreicht hat, was er jetzt so sehnlichst wünscht. Wir haben schon das Beispiel im Würtenbergischen, wo ebenfalls eine ähnliche Proposition an die Stände gebracht worden ist. Sie haben gehört, meine Herren, und es ist eine Thatsache, welche durch die öffentlichen Blätter bestätigt wird, die würtenbergische Kammer will die Verantwortung der Sache nicht übernehmen, obgleich

Hosted by Google

im Anfang nur von einer geringen Summe die Rede war, wenn ich nicht irre, von einigen Millionen; für einen so großen Staat nur wenig, während bei uns von 10 Millionen die Rede ist. Wer weiß, ob diese 10 Millionen noch hinreichen! Darum glaubte auch die Minorität des Ausschusses, die Proposition der Staatsregierung nicht mit dem Enthusiasmus begrüßen zu können, wie dies von Seiten der Majorität des Ausschusses geschehen ist. Auf jeden Fall werden Sie, meine Herren, es der Minorität Dank wissen, dabei einen Gegenstand zur Sprache gebracht zu haben, durch dessen Realisirung, wenn denn einmal Eisenbahnen gebaut werden sollen, alle Nachtheile vom Lande entfernt, mögliche Vortheile aber demselben erhalten werden, ich meine nämlich den Bau der Eisenbahnen im Wege der Privatunternehmungen. Nach allen Erfahrungen kann die Sache keiner Schwierigkeit unterliegen, wenn man sie selbst nur ernstlich will und der Sache auf loyale Weise entgegen kommt. Ich bin übrigens, was die Sache weiter betrifft, ganz mit Demjenigen einverstanden, was der Abgeordnete Georgi von der Rednerbühne uns so schön und beredt vorgetragen hat. Durch ihn ist alles Dasjenige widerlegt, was für die Proposition einer Erbauung auf Kosten des Staates bis jetzt nur vorgebracht worden ist.

Ich erlaube mir nun noch schließlich, auf einige Bemerkungen, die von den Rednern, welche vor mir gesprochen haben, gemacht worden sind, hin und wieder einzugehen, so weit sie nicht bereits durch den Abgeordneten Brunck widerlegt erscheinen.

Es ist gesagt worden, daß bis jetzt, bis zu den neueren Zeiten, fast alle Eisenbahnen in der Welt im Wege der Privatunternehmungen gebaut worden sind; und das wird Niemand mit Grund bestreiten. Wenn auch die Eisenbahnen in Belgien, wenn ein Paar Meilen in Baden auf Staatskosten gebaut worden sind, wo bleiben diese, wenn wir auf die bedeutenden Strecken blicken, die bereits durch Privatunternehmung in Rußland, in England, in Nordamerika, in Preußen, in Sachsen und in Frankreich gebaut worden sind? Diese wiegen ganz anders in der Wagschale, als die im Verhältniß wenigen Meilen, die in den erst genannten Ländern auf Staatskosten gebaut worden sind. Wenn ich daher behaupte, daß die Eisenbahnen recht gut auf dem Wege der Privatunternehmung gebaut werden können, so wird dieses durch bereits darin gemachte Erfahrungen bestätigt. Wenn die Regierungen aber neuerdings in der Hinsicht anderen Sinnes

Hosted by Google

geworden sind, so liegt dieses nicht in nationalökonomischen Rücksichten. Dies liegt vielmehr in denen, von mir bereits erwähnten politischen oder strategischen Rücksichten. Darüber aber, ob die Sache in strategischer Beziehung ausführbar sei, sind die Ansichten sehr getheilt, und man liest täglich für und wider so viel darüber, daß ich mich aus solchen Rücksichten nicht bestimmen lassen kann, meine Einwilligung zu einer solch' enormen Ausgabe zu geben.

Es ist im Berichte der Minorität gesagt, daß die Eisenbahn hauptsächlich für die Provinz Oberhessen von geringem Nutzen sein würde, weil sie nur einen kleinen Theil dieser Provinz berührt. Dem ist widersprochen worden, aber mit Unrecht. Die fragliche Bahn fängt bei Lollar an und hört an der Grenze bei Frankfurt auf. Das ist ein sehr geringer Theil der Provinz Oberhessen. Wo ist das Hinterland, wo ist der Vogelsberg, wo ist eine der gewerbreichsten Gegenden des Landes, von Schlitz, Lauterbach, Herbstein, Alsfeld ꝛc. davon berührt? Man wird zwar sagen, diese Gegenden können indirect an den Eisenbahnen Theil nehmen, sie können ihre Erzeugnisse leicht auf die Eisenbahn bringen lassen. Dies steht richtig, aber ich sehe diesem ungeachtet keinen großen Vortheil bei dieser indirecten Benutzung, weil die etwa billigere Fracht durch die unvermeidlichen Nebenkosten in den Bahnhöfen wieder paralysirt wird. Es ist also durchaus die Behauptung nicht widerlegt, daß nur ein verhältnißmäßig kleiner Theil der Provinz Oberhessen die Bahn benutzt.

Was den inneren Verkehr betrifft, so glaube ich mit einiger Erfahrung darüber reden zu können, was die Eisenbahn auf diesen für Folgen haben wird. Es ist eine Thatsache, die nicht geleugnet werden kann, daß der innere Verkehr kleinerer Städte durch die Eisenbahn leidet. Gehen Sie nach Nassau, so werden Sie diese Bemerkung bestätigt finden. Die ganze, sonst so belebte Route von Kastel nach Frankfurt ist öde, selten sieht man einen Wagen oder Reisenden darauf. Ich komme öfter in's Nassauische und ich kann versichern, es ist nur eine Klage über Nahrungslosigkeit in allen, von der Eisenbahn berührt werdenden kleinen Orten. Einer meiner Reisenden hat neulich Sachsen bereist, er hat natürlich die Eisenbahn von Dresden nach Leipzig und Berlin benutzt; er findet diese Gelegenheit sehr schön; aber er bemerkt auch, daß die geringeren Orte Jammer und Noth schrieen, ebenfalls wegen Nahrungslosigkeit. Diese sind durchaus ihres früheren Verkehrs beraubt. Ja selbst Halle, welches doch schon eine bedeutendere Stadt ist, klagt sehr, und die Einwohner daselbst

Hosted by Google

wünschen die Eisenbahn weit weg; sie klagen, daß sie keinen Handel mehr hätten und derselbe jetzt ganz in Leipzig sei. Es ist wahr, und es ist dort nur eine Sprache darüber, daß der kleinere Verkehr Noth leide. Es ist eine Thatsache, die besteht, und so lange das Gegentheil davon nicht bewiesen wird, wird sie auch Thatsache bleiben. Daß auf jeden Fall da, wo jetzt schon die Chausseen frequent sind, wenn Eisenbahnen auf diesem Striche angelegt werden, solche ebenfalls frequent sein werden, wird Niemand leugnen; es ist so einfach, daß es ein Kind begreift. Aber wenn dann nun, in Folge der Eisenbahn, welche die Chaussee vertritt, ein Ausfall an dem Ertrage der Chaussee entsteht, so muß doch dieser Ausfall an dem Ertrage der Eisenbahn abgezogen werden, wenn Sie ein reines Product haben wollen. Es ist also auch in dieser Beziehung die Eisenbahn kein Vortheil, sondern ein Nachtheil. Ich bin in dem verflossenen Jahre auf der Eisenbahn in Wiesbaden gewesen und hatte Gelegenheit, mit einigen Kaufleuten zu sprechen, welche ihre Boutiquen in der Colonnade daselbst haben; ich fragte Einige, ob sie in Folge der Eisenbahn wohl gute Geschäfte machten. Diese Leute verneinten es aber mit Wehklagen und sagten mir, die Fremden gingen jetzt meistens mit der Eisenbahn nach Frankfurt, um dort ihre Bedürfnisse zu kaufen, weil es dort wohlfeiler sei; für sie, nämlich die Verkäufer in Wiesbaden, gereiche die Eisenbahn nur zum Nachtheil. Gehen Sie, meine Herren, nach Frankfurt in die Gasthöfe und erkundigen Sie sich daselbst, wie es mit der Frequenz aussieht, Sie werden hören, daß zwar Fremde kommen und gehen, der großen Eile wegen aber wenig verzehrt wird. Dies sind Schattenseiten der Eisenbahnen, die nicht weggeleugnet werden können, und es muß ihrer ebenfalls erwähnt werden, da sie wirklich vorliegen. Was mich betrifft, so schätze ich den Staat glücklich, dessen Hauptbasis der Ackerbau ist. Der Ackerbau verläßt den Mann niemals, während in gewerbtreibenden Staaten häufig Zeiten vorkommen, wo Jammer und Noth an der Tagesordnung sind. Wir brauchen in dieser Beziehung so weit nicht zu gehen, wir erfahren es alle Tage. Freilich, wo Ackerbau und Fabriken in einem entsprechenden Verhältnisse neben einander bestehen, ist dies ein Zustand, der allerdings der wünschenswerthere ist. Soll ich aber einem von beiden allein den Vorzug geben, so würde immer der ackerbautreibende Staat es sein, welcher, wie gesagt, auf sichererer Basis beruht, als wie der gewerbtreibende Staat.

Hosted by Google

Schließlich erkläre ich mich fortwährend mit den Anträgen der Minorität einverstanden.

Der Abg. Aull: Meine Herren! Die wunderbaren Erfolge, welche die Industrie, der Handel und der Nationalreichthum den Schienenwegen verdanken, sind so bekannt, daß ich es für unnöthig halte, in einer so erleuchteten Versammlung darüber ein Mehreres zu sagen. Es würde dieses aber um so überflüssiger sein, als Sie in der That das Gründlichste, was man darüber sagen kann, theilweise in dem Ausschußberichte, vorzugsweise aber in der Rede, die der Abgeordnete Hügel von der Tribune gehalten hat, vernommen haben. Ich habe Manches über Schienenwege gelesen, aber ich glaube, Ihrem Studium die letztgenannte Rede als die gediegenste Zusammenstellung alles dessen, was man über diesen Gegenstand sagen kann, anempfehlen zu dürfen.

Die Gegner des Gesetzesvorschlags führen an, daß wir herrliche Kunststraßen und Flüsse haben, die uns die Schienenwege entbehrlich machen. In der That besitzt unser Land drei Flüsse, die zu den wichtigsten von Deutschland gehören, wovon einer derselben auf eine große Strecke unser Land durchströmt, indessen die beiden anderen seine Grenzen bespülen. Wir haben sehr gut gebaute Straßen. Aber die Bewegung auf diesen Straßen und Flüssen vergleicht sich mit der Bewegung auf den Eisenbahnen gerade so, wie die alte Abschreibekunst mit der Erfindung unseres Gutenbergs. Die Taunusbahn ist uns nahe genug, um daß wir uns von dem Gesagten überzeugen können. Wenn demohngeachtet noch ein Zweifel über die Frage obwalten könnte, ob wir den projectirten Schienenweg bauen sollen, so müßte er vor dem Eifer verschwinden, welchen Nordamerika und alle Länder von Europa für diese Unternehmungen beweisen. Dieser Eifer ist nicht allenfalls ein flüchtiger, der, kaum aufgetaucht, auch schon wieder verschwindet, nein, er besteht schon seit 15, 20 Jahren, und weit entfernt zu erkalten, belebt er sich immer mehr. Ich will zugeben, daß Amerika und England in einer exceptionellen Lage sind, so daß wir vielleicht unsere eigenen Verhältnisse nach diesen Staaten nicht bemessen können. Wenn aber in diesen beiden Ländern die Eisenbahnen größtentheils von Privaten und nach dem größten Maßstabe ausgeführt worden sind, so spricht dieses entschieden für ihre Nützlichkeit. Ich darf Ihnen aber wohl das besonnene Oestreich anführen, welches die Anlage eines Eisenbahnnetzes über den ganzen Staat beschlossen und für dessen Ausführung 100 Millionen decretirt hat, obgleich die tiefen Wunden, welche ihm beinahe

Hosted by Google

dreißigjährige unglückliche Kriege geschlagen haben, noch lange nicht geheilt sind. Preußen hat seine Verbindungslinie mit Sachsen bereits vollendet und baut nun nach Hessen-Kassel und von da nach Celle. Baiern und das Königreich Sachsen haben schon sehr viel gethan, sogar die kleineren sächsischen Fürsten sind in der größten Thätigkeit, nicht nur ihre Länder mit einem Schienennetze zu überziehen, sondern diese Schienenwege auch mit den sämmtlichen Eisenbahnen des Nordens und des Südens von Deutschland in Verbindung zu setzen. Süddeutschland bewegt sich und hätte Baden seinen in aller Beziehung unvergeßlichen Winter nicht zu frühe verloren, so würde die Badische Eisenbahn wohl bereits von dem Bodensee bis nach Heidelberg und Mannheim vollendet sein. Obgleich aber Baden nicht mehr mit dem nämlichen Eifer baut, so baut es uns doch unausgesetzt entgegen und wird bald die Grenze nach Norden, so wie den Constanzer See im Süden erreicht haben. Wenn so viele Nationen und Länder so großes Vertrauen in diese Unternehmungen setzen und so große Summen darauf verwenden, wie könnten wir dann noch an ihrer Nützlichkeit zweifeln? Wir, die wir seit der Verfassung, welche uns ein wahrhaft großer Fürst, der höchstselige Großherzog verliehen hat, stets an der Spitze der Fortschritte standen, sollten zurückbleiben? Unser Land, welches durch seine vortreffliche Verwaltung, durch seine Justiz, durch seine Bestrebungen im Bereiche der Gesetzgebung sich so sehr ausgezeichnet hatte, sollte in dieser Beziehung andern Ländern nachstehen, indessen wir mehr, als jedes andere Land aufgefordert sind, diesen Anstalten die größte Aufmersamkeit zu schenken? Die reichen Producte unseres Landes und unseres Gewerbfleißes bedürfen eines großen Marktes, weil sie nicht überall verwerthet werden können. In dieser Ueberzeugung haben Gesellschaften, an deren Spitze patriotische Männer unseres Landes standen und theilweise noch stehen, die Dampfschifffarth auf dem Rheine geschaffen, vermittelst welcher wir in zwei Tagen in London sein können, und wir sollten es verschmähen, binnen zwölf Stunden in der Schweiz und binnen zwei Tagen an der Mündung der Elbe und der Weser sein zu können, wozu der projectirte Eisenbahnbau uns ein sicheres Mittel darbietet!? —

Ich habe nur den commerziellen und industriellen Gesichtspunkt hervorgehoben, indessen die hohe erste Kammer hauptsächlich den strategischen in's Auge gefaßt hat. Auch dieser Gesichtspunkt hat seine sehr hohe Bedeutsamkeit. Deutschland ist nach seiner politischen Gestaltung wesentlich auf das con-

Hosted by Google

servative Princip hingewiesen; es will nicht erobern, es will aber seine Unabhängigkeit behaupten und nicht mehr der Spielball, die Vorrathskammer und der Tummelplatz sein, wo andere Nationen ihre blutigen Streitigkeiten austragen und am Ende von ihm Schadloshaltung fordern. Zu diesem Ende muß es gerüstet gegen jeden Angriff sein, er möge herkommen, woher er wolle. Es darf ihm an den Mitteln zum Angriff und zur Vertheidigung, die anderen Nationen zu Gebote stehen, nicht fehlen. Indem Deutschland im Jahre 1840 Kräfte entwickelte, die diesem Zwecke angemessen waren, hat es sich hoch in der öffentlichen Meinung von Europa gestellt und hat wesentlich zur Erhaltung des damals so schwer bedrohten Friedens beigetragen. Wenn es diese Meinung fernerhin bewährt, so ist ihm die große Rolle beschieden, die Uebergriffe, welche sich Nationaleitelkeit oder die Gewinnsucht anderer Nationen gegen seine eigenen Rechte oder gegen andere befreundete Völker erlauben könnten, im friedlichen Wege in ihre Schranken zurückzuweisen und so den Weltfrieden zu erhalten und die Civilisation unter allen Völkern, die sich ohnehin durch Errichtung der Eisenbahnen so verschmelzen werden, daß ganz Europa nur ein Brüdervolk bilden wird, auf ihren höchsten Standpunct zu führen. Wenn es in Deutschland Jemand gäbe, der engherzig genug wäre, um diese Vortheile zu verschmähen, weil sie einige Millionen kosten, so würde ich ihm zurufen, daß eine feindliche Invasion das Land mit neuer Schmach bedrohen, alle seine Freiheiten in Frage stellen und wenn sie nur 6 Monate dauerte, wenigstens das Doppelte der Summe kosten würde, welche für Erbauung der Eisenbahn in Aussicht gestellt werde! Es ist irrig, wenn man behauptet, daß die Schienenwege nicht zum Transporte großer Truppenmassen und von schwerem Geschütz gebraucht werden könnten. Ich war Augenzeuge davon, daß Napoleon 6000 Mann seiner Garde von Paris nach Mainz transportiren ließ; wenn dieses auf gewöhnlichen Chausseen und ordinären Bauernwagen möglich war, wie kann man dann die Ausführbarkeit auf Schienenwegen bezweifeln? Uebrigens haben wir in Belgien, vermittelst dieser Communicationsmittel ganze Brigaden von einer Extremität des Landes nach der anderen transportiren sehen, und in Oestreich wird der Garnisonswechsel da, wo Eisenbahnen sind, vermittelst derselben und zwar um sehr geringe Preise bewirkt; ich habe ohnlängst in einem Blatte gelesen, daß dieser Staat mit einer Gesellschaft um 3 Kreuzer per Mann auf eine große Strecke contrahirt habe. Um sich zu überzeugen, daß man schweres Ge-

Hosted by Google

schütz, Munition und anderen Kriegsbedarf auf der Eisenbahn transportiren kann, darf man nur ihre Transportwagen sehen, welche die größte Berline aufnehmen können. Nach dem Gesagten, und da allgemein anerkannt und durch die ausgezeichnetsten Militärpersonen des eignen Landes, namentlich durch eine sehr hohe Autorität in der ersten Kammer bestätigt worden ist, daß die Schienenwege im Falle eines Kriegs demjenigen, der sich in ihrem Besitze befindet, unendliche Vortheile über seinen Gegner gewähren, muß jeder Hesse, der es redlich mit seinem Fürsten und mit dem Lande meint, für die Errichtung der projectirten Eisenbahn, deren strategischer Nutzen auch dem Laien klar ist, stimmen, wenn anders dieses Unternehmen unsere Kräfte nicht übersteigt. Was diese Frage betrifft, so habe ich Ihnen bereits von dem großartigen Eisenbahnnetze gesprochen, welches Oestreich beschlossen und schon auszuführen begonnen hat, obgleich es, wie schon gesagt, noch an bedeutenden Wunden blutet. Ich habe Ihnen gesagt, daß auch Preußen, Sachsen, Baiern und andere Staaten bereits Vieles gethan und noch Größeres in Aussicht gestellt haben. Es ist mir nicht gelungen, zu ermitteln, welche Hülfsmittel diesen Staaten zu Gebot stehen; es ist mir daher auch unmöglich, einen authentischen Vergleich zwischen ihren finanziellen Kräften und jenen unseres Staates anzustellen. Ich lege daher dem anzustellenden Vergleiche Frankreich zum Grunde, welches bezüglich seiner Erwerbsquellen und seiner Bedürfnisse mit unserem Lande so manche Analogie darbietet und dessen finanzielle Lage durch die diesjährigen Budgetverhandlungen und selbst durch die Verhandlungen über die Eisenbahnen Jedem bekannt ist. Bekanntlich hat Frankreich 32 Millionen Einwohner. Unsere Bevölkerung in runder Summe zu 800,000 Seelen gerechnet, beträgt also gerade den 40. Theil der Bevölkerung von Frankreich. Die Staatsschuld von Frankreich beträgt 3000 Millionen Franken, wovon der 40. Theil 75 Millionen, oder circa 36 Millionen Gulden, ausmacht. Unsere Staatsschuld beträgt also verhältnißmäßig nicht einmal $^1/_4$, ja nicht einmal $^1/_5$ jener von Frankreich. Das Staatsbudget von Frankreich pro 1843 beträgt 1200 Millionen Franken und, mit Zurechnung der den Departementen auferlegten Centimes additionels von 200 Millionen, also 1400 Millionen, wovon der 40. Theil sich zu 35 Millionen Franken, oder 17 Millionen Gulden, berechnet, indessen unser ganzes Budget 8 Millionen nicht übersteigt. Demohngeachtet haben die französischen Kammern für die Jahre von 1837 bis 1840:

Hosted by Google

für Departementsstraßen	70,227,000 Fr.
für Vicinalwege	107,487,000 =
im Ganzen bewilligt	177,714,000 Fr.

Seit 1840 werden jedes Jahr für Staatsstraßen 46 Millionen in Aussicht genommen. Seit 1831 wurden ferner ausgegeben:

für Hafenbauten	69,045,000 Fr.
für Canalbauten	146,700,000 =
für Flußbauten	99,915,000 =
für Brückenbauten	137,188,000 =
	452,848,000 Fr.

Hierzu kamen im Jahre 1841 an außerordentlichen Ausgaben:

für das Kriegswesen	300,220,369 Fr.
für Festungsbauten, worunter jene von Paris und dennoch bewilligten die Kammern für die Erbauung der Eisenbahnen eine Summe von	501,321,400 =
	475,000,000 =
im Ganzen	1276,541,769 Fr.

wovon der 40. Theil 32 Millionen, also das Doppelte von dem beträgt, was der Gesetzesvorschlag für den Bau der projectirten Eisenbahnen beantragt. Wenn Frankreich, unter so ziemlich gleichen Verhältnissen, so unendlich viel mehr leisten kann, warum sollte das Wenigere uns, die wir nicht, wie Frankreich, beständig zu Land und zur See gerüstet zu sein brauchen, unmöglich aber doch verderblich sein? Nein, meine Herren, wir sollten vor einer Schuld nicht erschrecken, die ich eine Ehrenschuld nenne, weil es unsrer unwürdig sein würde, gleichgültige Zuschauer der allgemeinen Bestrebungen von Deutschland zu sein. Ich stimme also für den Bau der projectirten Bahn, vorbehältlich meiner besonderen Anträge hinsichtlich ihrer Richtung und der Zweigbahn von Darmstadt nach der Mainspitze.

Was deren Ausführung auf Staatskosten angeht, so würde ich dem Bau durch Actionäre nicht entgegen sein, weil er den Staat der Nothwendigkeit, ein allerdings sehr bedeutendes Kapital aufzunehmen, was manche ängstliche Mitglieder der Kammer beunruhigt, überheben würde, so sehr ich auch fühle, daß auf diesem Wege einer verderblichen Agiotage Thor und Thüre geöffnet werden würde und daß sich eine solche Unternehmung auf Actien mit der strategischen Bestimmung der Bahn nicht gut verträgt. Allein die Erfahrung

Hosted by Google

belehrt uns, daß die Ausführung der Schienenwege auf größere Strecken auf dem Continente durch Actiengesellschaften nicht mehr möglich ist. Die Bahn von Straßburg nach Basel gerieth in's Stocken, als sie ihrer Vollendung nahe war, weil der Absatz der creirten Actien nicht vorangehen wollte, und diese Bahn würde heute noch nicht ausgebaut sein, wenn ihr die französische Regierung nicht mit 12 Millionen Franken zu Hülfe gekommen wäre. Vor Jahren hatte eine Gesellschaft eine Concession für den Bahnbau von Paris nach Brüssel erlangt, indessen eine andere Gesellschaft eine Concession für einen Bahnbau von Paris nach Havre begehrte; Niemand zweifelte an der Ausführung dieser Bahnlinien, welche die größte Frequenz und eine ganz große Rentabilität versprachen. Indessen konnten die Actien nicht abgesetzt werden und die Unternehmer mußten auf die Concession verzichten. Nach diesen Vorgängen war an den Bau von Eisenbahnen auf Actien nicht mehr zu denken, und so mußte die französische Regierung nothgedrungen sich entschließen, auf Staatskosten zu bauen. Wenn die so leicht entzündbaren Franzosen für dergleichen Unternehmungen auf Privatrechnung so kühl geworden sind, so ist bei uns noch weniger an deren Ausführung auf diesem Wege zu gedenken. Ich verweise Sie übrigens auf die Sächsischen Herzogthümer, welche ihre Bahnen ebenfalls auf Actien bauen wollten, ein Versuch, der gänzlich mißlungen ist. Uebrigens sind wir in der besonderen Lage, nicht lange auf Actionäre warten zu können, weil wir befürchten müssen, bei einiger Zögerung die Fortsetzung der Casseler Bahn durch Oberhessen, welche für die Provinz und für das ganze Großherzogthum so höchst wichtig ist, vereitelt zu sehen. Ich stimme daher für die Ausführung der Bahn auf Staatskosten, um so mehr, als ein sehr großer Theil des aufzuwendenden Geldes im Lande bleibt und diese Unternehmung, wie bereits vielfältig dargethan worden ist, für Industrie, Handel und Ackerbau von dem größten Nutzen sein wird; demnach unsere indirekten Steuern sich heben und leicht den Ausfall decken werden, welcher sich in der Bauperiode und in den ersten Jahren nach deren Vollendung in unsern Finanzen ergeben könnte.

Der Abg. Prinz: Die Frage, ob die Erbauung in der vorgeschlagenen Hauptrichtung von Norden nach dem Süden unsers Großherzogthums für dasselbe eine politische und staatswirthschaftliche Bedeutung habe, ist von dem Berichtserstatter und den Abgeordneten Hügel und Aull so siegreich gelöst worden, daß ich, wäre ich darüber vorher noch irgend

Hosted by Google

im Zweifel gewesen, für die bejahende Beantwortung vollkommene Ueberzeugung erlangt haben würde.

Die Natur eines so wohlfeilen und so rapiden Communicationsmittels bringt es schon mit sich, daß Handel und Verkehr und damit der Wohlstand aller der Gegenden, welche sich jenes Communicationsmittels erfreuen, durch dasselbe zur Blüthe und zum Aufschwung gelangen.

Nicht zu den Hauptstapelplätzen allein, in welche Eisenbahnen ausmünden, gelangt dieser commerzielle und industrielle Aufschwung, sondern er verbreitet sich, was die Minorität unsers ersten Ausschusses auch dagegen anführen mag, auf jegliche Localität, welche durch Eisenbahnen berührt wird, ja auf die entfernteren Orte, denen die Communication mit der Eisenbahn möglich ist.

Ich hege daher die Befürchtung nicht, daß durch Errichtung der Schienenwege das Interesse der zwischen den größeren Ausmündungspunkten gelegenen Orte im allgemeinen leiden, gar ihr Bestand, wie die Minorität des Ausschusses zu glauben scheint, gefährdet werden könne.

Wenn ich auf einen Zweifel in dieser Beziehung stoße, so fällt mir unwillkührlich ein, daß mehrere Gemeinden des Großherzogthums damals, als es sich davon handelte, dem Verkehre neue Communicationswege durch Erbauung von Staatsstraßen zu öffnen, gegen die Errichtung dieser Straßen aus dem Grunde reclamirten, weil sie fürchteten, in ihrem Erwerb, durch Vorspannleistungen und durch Reparatur der durch Unwegsamkeit der alten Straßen zerbrochenen Wagen beeinträchtigt zu werden!

Nein! meine Herren, wie ein Strom in seinem Fortgange alle kleineren Flüsse und Bäche in sich aufnimmt, und auch die entfernteren Adern dieses Elementes öffnet und heranzieht, so wird auch dieses Communicationsmittel dem Verkehre neue Bahnen bereiten und selbst die noch schlummernden Kräfte des Bodens und seiner Bewohner wecken, ihnen noch nicht gekannte Erfolge verschaffen.

Wer hieran noch zweifelt, der gehe nach Belgien und England und sehe dort nach, wie die wimmelnde Bevölkerung sich an allen Punkten der Bahnen zusammenzieht, wo es irgend möglich ist, mit ihnen in Berührung zu kommen.

Glauben Sie denn, meine Herren, daß die Gesammtheit dieser Bevölkerung sich zu den Adern des Verkehres drängte, lediglich in der Absicht, der Sucht nach Vergnügen eine Befriedigung zu verschaffen, — daß die Schienenwege vielleicht

Hosted by Google

nur als Mittel zur Vergeudung des Privatvermögens in luxuriöser Verwendung anzusehen seien?

Zeigt nicht vielmehr eine vorurtheilsfreie, auf Thatsachen gegründete Prüfung, lehrt es nicht die allgemeine Stimme, liegt es endlich nicht in der Natur der Sache, daß bei weitem die Mehrzahl der Menge, welche die Waggons der Eisenbahnen füllt, das neue Transportmittel benutze, um ihre Geschäfte zu fördern, ihr persönlich den Schwung und die Kraft zu verleihen, wohin früher Verhältnisse und Mittel nicht gereicht haben?

Ist denn nun der Vortheil der Möglichkeit einer schnellen und wohlfeilen Bewegung für nichts zu rechnen?

Theile ich auch nicht die sanguinischen Hoffnungen mancher Enthusiasten, die aus den Eisenbahnen schon hier und da gefolgert worden sind, so steht doch soviel als meine Ueberzeugung fest, daß sie in ihrem Gesammtresultate dem öffentlichen Wohle, wie keine Erfindung der neueren Zeit, zur mächtigen Förderung gereichen müssen; abgesehen davon, daß nach den Verhältnissen und Conjuncturen unserer Zeit die Erbauung der Eisenbahnen für uns eine politische und staatswirthschaftliche Nothwendigkeit geworden ist.

Selbst der sarkastische und allzusehr gesalzene, — ich glaube sagen zu können — von einer Verkennung der Erfahrungen in den Staaten, in welchen Eisenbahnen errichtet worden sind, wimmelnde Vortrag des Abgeordneten Georgi hat mich von jener Ueberzeugung nicht abzubringen vermocht. Die Belebung des Verkehrs und der Industrie, die auch unserem Lande doch mehr noth thut, wie der Abgeordnete Georgi zu glauben scheint, welcher das Großherzogthum Hessen als ein Eldorado zu schildern versucht hat, gilt mir mehr, als ein etwaiger Zinsenverlust, der möglicherweise durch die Aufbringung der Kosten der Erbauung einer Eisenbahn entstehen kann.

Diese Belebung des Verkehrs aber, in einem Maße, von dem der Abgeordnete Georgi keine Vorstellung zu haben scheint, ist eine erfahrungsmäßige, ist eine Thatsache, die gar nicht bestritten werden kann.

Auch der Abgeordnete Brunck hat eine Schilderung unseres Landes gegeben, die, wenn sie gegründet wäre, nur höchst erfreulich sein müßte. Er hat behauptet, daß unser Großherzogthum, als kein wesentlich industrieller Staat, für den Absatz seiner Produkte neuer Communicationsmittel nicht bedürfe.

Hosted by Google

Diese Ansicht scheint mir eines Theils auf einer Mißkennung des staatswirthschaftlichen Zustandes unsers Großherzogthums, andern Theils auf einer falschen Voraussetzung zu beruhen. Auf einer Mißkennung des staatswirthschaftlichen Zustandes in sofern, als er zu unterstellen scheint, daß dieses Großherzogthum einer Belebung der Industrie gar nicht bedürfe.

Ich glaube nicht fürchten zu dürfen, daß eine solche Ansicht in dieser verehrlichen Kammer sich Geltung verschaffen wird.

Man gehe nur in die in unserem Großherzogthum nicht gerade seltenen Gegenden, wo der Ackerbau und Localgewerbe sich wenig lohnen, und frage dort nach, ob die Hebung der Industrie durch großartige Unternehmungen dort nicht für eine Wohlthat angesehen wird. Die Antwort wird wohl zu Ungunsten der von dem Abgeordneten Brunck geäußerten Ansicht ausfallen.

Von einer falschen Voraussetzung scheint mir der Abgeordnete Brunck auszugehen, wenn er bemerkt, das Großherzogthum bedürfe bei uns keiner neuen Communikationsmittel und neuer Absatzwege.

Ich weiß nicht, ob sich die Provinz Rheinhessen dieses Glückes rühmen kann, glaube es aber bezweifeln zu müssen; nimmermehr kann man, meines Erachtens, eine Behauptung dieser Art in Bezug auf das Großherzogthum in seiner Gesammtheit aufstellen. Wäre seine Ansicht richtig, so müßten wir jede neue Erleichterung des Verkehrs, die Erbauung neuer Straßen und Brücken u. s. w. längst als eine völlig überflüssige Maaßregel erkannt haben. Und ich wiederhole mit dem Abgeordneten Aull, daß eine Bewegung, wie sie sich auf Eisenbahnen concentrirt, nicht zu vergleichen ist mit der Bewegung auf unsern Straßen und Strömen. Um wie viel lebhafter der Verkehr, um so viel größer auch der Vortheil.

Was nun die Frage, ob die Eisenbahn in unserm Gebietstheile auf Staatskosten erbaut werden soll, angeht, so theile ich in dieser Beziehung ganz die Ansichten der Majorität unseres Ausschusses. Eine so großartige Unternehmung, einflußreich auf die Gesammtheit der Staatsangehörigen, dienend den Zwecken des Staats in allen Richtungen seiner Kräfte und Thätigkeit, kann unmöglich, ohne der Sache unendlich zu schaden, der Laune willkührlicher Ansicht und Behandlung von Privaten überlassen werden. Das Interesse der Privaten läuft nicht parallel mit dem Interesse des Staates, als solchem; erklärlich daher, daß die Art der Anlage

Hosted by Google

und des Betriebs den Staatszwecken entgegen, ihnen in den wichtigsten Momenten der Zeit geradezu hinderlich sein kann.

So viel mir bekannt, haben sich diejenigen auswärtigen Staaten, in welchen aus Privatmitteln die Eisenbahnen erbaut worden sind, die Uebernahme vorbehalten; ein Beweis, daß man auch dort die Nothwendigkeit gefühlt hat, sich, wenigstens für die Zukunft, eines Mittels zu bemächtigen, das, je nach der Art der Anwendung, dem Staate förderlich oder nachtheilig sein kann.

Was überdies in England mit seinen unerschöpflichen Privathülfsquellen und nach seinen politischen Verhältnissen möglich ist, das erscheint bei uns nicht auf gleiche Weise ausführbar. Nur die Kräfte des Staates können bei uns auslangen und nur die ungehinderte Einwirkung des Staates kann den Eisenbahnen bei uns einen allgemeinen segensreichen Erfolg sichern.

Ich werde nach diesem Allem für die Erbauung der Eisenbahn, und zwar auf Staatskosten, stimmen.

Der Abg. Frank (von Reddighausen): Wenn durch die projectirten Eisenbahnen dem Lande keine neue große Schuldenlast aufgebürdet würde, oder wenn Sicherheit vorhanden wäre, daß sich die Bahnen rentirten und es also nicht nöthig werden würde, Steuern auszuschlagen, um das Deficit zu decken, so würde, glaube ich, schwerlich Jemand in dieser Versammlung sein, der sich dem Vorschlage widersetzte. Eine Actiengesellschaft besteht aus solchen Theilnehmern, welche sich freiwillig zu dem Unternehmen verstehen, die also ihr Wollen dazu erklären, bei denen man voraussetzen muß, daß sie auch können und welche die Gefahr des Deficits bestehen wollen. Daß eine durch eine Actiengesellschaft unternommene Eisenbahn aus diesem Grunde den Vorzug vor jeder andern habe, das unterliegt keinem Zweifel, denn sie überhebt uns, Regierung und Stände, der Verantwortlichkeit, ein solches kostbares Unternehmen auf die Gefahr des Volkes zu wagen und hernach vielleicht eine Steuer auf diejenigen ausschreiben zu müssen, welche theilweise, ohne sich sehr wehe zu thun, die Steuer nicht liefern können. Dort wäre ein Wollen — und ich setze voraus, daß sich das Können daran knüpft — während im letzteren Falle ein Müssen vorne steht und es sich fragt, ob sich das Können damit verbinden läßt. Um nun diesen unangenehmen Fall von uns abzuweisen, erlaube ich mir einige Anträge, welche die Tendenz haben, jenes Deficit durch die Bewohner des Landes nach deren Kräften decken zu lassen, also das Können vor allen Dingen in An-

Hosted by Google

spruch zu nehmen. In dieser Hinsicht stelle ich also folgenden Antrag:

zur Deckung der Zinsen und der Anlagekosten, soweit sich solche nicht durch die Eisenbahnrenten selbst ergeben, eine Einkommenssteuer anzuordnen.

Man wird mir vielleicht einwenden, eine solche Steuer sei schwer zu reguliren; sie beruht aber auf dem Grundsatze der Gerechtigkeit, auf dem Grundsatze, daß Jeder gleichgehalten werden soll.

Wie viele Kosten haben wir nicht schon verwendet auf die Regulirung der Grundsteuer, der Gewerbsteuer und anderer Arten von Steuern, und sind dessen ungeachtet doch höchstens nur approximativ zum Ziele gelangt; und wenn das Einkommen der Staatsangehörigen sich auch nicht ganz genau herausstellen sollte, so hat dieser Antrag doch den Grundsatz der Gleichheit und der Gerechtigkeit für sich. Wir werden also den Anforderungen der Gleichheit und der Gerechtigkeit jedenfalls näher kommen, als wenn wir von vornen herein diese Grundsätze gar nicht ins Auge fassen. Sodann gewinnen wir Alle durch den Vortheil, daß wir, ohne mit unserm eigenen Interesse in Widerspruch zu kommen, uns für oder gegen die projectirte Eisenbahn erklären können. Wenn wir uns vorstellen, daß wir zu unsern Committenten zurückkehren, nachdem wir die Bahn genehmigt haben, aber so, daß Jeder dazu beitragen soll nach seinen Kräften, so werden wir, die Vertreter des Volkes, entschiedener und leichter Ja dazu sagen können, als jetzt und so lange die Bahn in einer Art proponirt ist, daß wir wagen müssen, auf die schon genug belasteten Grundsteuerpflichtigen die neue Hauptlast weiter zu werfen. Sollten Sie übrigens keinen Gefallen daran finden, eine eigentliche Einkommenssteuer anzuordnen, so stelle ich eventuell den Antrag:

eine Classensteuer an die Stelle derselben zu setzen.

Und wenn auch diese entschiedenen Widerspruch finden sollte:

unsere Personalsteuer bei den zu erhebenden Beiträgen zum Grunde zu legen, jedoch mit der Modification, daß die durch das Personalsteuergesetz dermalen Eximirten ebenfalls beigezogen werden, wonach aber dieser Personalsteuer ein anderer entsprechender Name, etwa die Benennung „Wohnungssteuer" gegeben werden müßte.

Dann ist mir während des Vortrags meines verehrten Collegen Aull ein Zweifel angekommen, nämlich ob in strategischer Hinsicht eine Eisenbahn, so wie der Entwurf vor-

Hosted by Google

liegt, für unser Deutschland förderlich sei? Ich besorge, sie möchte leicht eher gefährlich und verderblich werden. Ich habe mich niemals mit strategischen Betrachtungen abgegeben; der meinem schlichten Verstand während des Vortrags des Abgeordneten Aull angekommene Zweifel ist groß und ich bitte, daß irgend ein anderes Mitglied dieser verehrlichen Kammer, welches besser mit strategischen Kenntnissen und Einsichten versehen ist, als ich, diesen Zweifel mir heben möchte. Die badische Eisenbahn, deren Fortsetzung projectirt wird, kommt nämlich ganz nahe an der sehr bedeutenden französischen Festung Straßburg vorbei, wo eine starke Garnison ist. Für Frankreich wird, wie es mir scheint, das Eisenbahnsystem nicht zur Concentration dienen; Frankreich ist ohnedies schon vor allen Eisenbahnen in Paris sattsam und vollständig concentrirt; es scheint mir vielmehr bei dem französischen Plane die Absicht zu sein, sich durch die Eisenbahnen die Mittel zu verschaffen, die Streitkräfte in mannigfaltigen Radien aus dem Innern, aus Paris, dem Centralpunkte, nach den Grenzen zu werfen. Eine Vergleichung zwischen Frankreich und Deutschland kann in dieser Hinsicht nicht bestehen. Nun ist mir aber bange geworden, wenn wir die Eisenbahn bis vor die Thore von Straßburg bauen, ob nicht die Franzosen mittelst der ohnedies schon bedeutenden Besatzung in Straßburg, die aus dem Centralpunkt Paris jeden Tag noch verstärkt werden kann, ein Armeecorps von 25,000 Mann auf der in Deutschland gebauten Eisenbahn vorwärts schicken und uns in Carlsruhe, Darmstadt ꝛc. überrumpeln und alle die ungeheueren Verwendungen, die wir für unsere Vertheidigung seit 25 Jahren gemacht haben, zerstören und verderben werden. Meine Herren, ich bitte, dies wohl zu überlegen. Ich bin kein Stratege, ich wünsche, daß mir dieser Zweifel benommen würde, ehe mir zugemuthet wird, für den vorliegenden Plan Ja zu sagen.

Der Abg. Lotheißen: Die Bedenklichkeiten, welche der Redner vor mir in Bezug auf die militärischen Verhältnisse sich gestellt hat, finden in der sehr interessanten Berathung der hohen ersten Kammer ihre Widerlegung und Beseitigung. Von Seiten mehrerer Herrn Redner, namentlich auch von Seiten des Herrn ersten Präsidenten Hoheit, Hochwelchem wir auch in dieser Beziehung ein classisches Urtheil beimessen müssen, sind die Propositionen der Großherzoglichen Staatsregierung hauptsächlich aus dem Grunde in Schutz genommen worden, weil sie in militärischer Beziehung für Deutschland und namentlich dem unruhigen Nachbar im We-

Hosted by Google

sten gegenüber, die entschiedensten Vortheile gewähren. Ich empfehle dem Abgeordneten Frank, die Bemerkungen, welche über diesen Gegenstand bei der Berathung der ersten Kammer vorgekommen sind, nachzulesen und ich hoffe, daß die geäußerten Bedenklichkeiten dadurch auf das Vollständigste beseitigt werden.

Da ich einmal das Wort habe, so erlaube ich mir über die Hauptfrage einige Bemerkungen:

Unser Ausschuß theilt sich in eine Majorität und in eine Minorität; beide gehen von verschiedenen Gesichtspunkten aus; die eine verspricht sich große Vortheile, die andere befürchtet nichts, als Nachtheile durch die proponirte Eisenbahnanlage. Wer von beiden hat Recht? Diese Frage ist sehr schwer zu beantworten. Ich betrachte den Bau von Eisenbahnen in der That als ein nothwendiges Uebel, dem wir nicht ausweichen können, zu gleicher Zeit aber auch als einen Hoffnungskauf. Ob uns dieses Geschäft Vortheile bringen wird und welche? das liegt im Schooße der Zukunft verborgen, wir müssen das Resultat abwarten. Der Vortheil kann allerdings groß sein, die Eisenbahn kann möglicherweise so viel rentiren, daß sie nach Deckung der Zinsen und der Amortisationssumme, sogar noch eine Einnahmsquelle für die Staatskasse werden wird; der Ertrag kann aber auch klein und nur hinreichend sein, die Zinsen und die jährlichen Kapitalrückzahlungsbeträge zu prästiren, er kann endlich aber auch zu diesem Zweck vielleicht nicht einmal genügen. Dieser letztere Fall dürfte in der ersten Zeit wahrscheinlich eintreten. Jedenfalls aber werden die Eisenbahnen **etwas** rentiren; sie werden doch mindestens 3 Procent bis 3 1/2 Procent ertragen; höchstens also werden zur Verzinsung und successiven Tilgung des Kapitals, 1 1/2 bis 2 Procente fehlen, welche durch die Staatskasse aus den paratesten Mitteln zu decken und zuzuschießen wären. Schlägt man nun diesen jährlichen Deficit von circa 110,000 bis 148,000 fl. auf die Steuerpflichtigen aus, so wird dieß nicht viel mehr betragen, als der von der Großherzoglichen Staatsregierung proponirte Steuerausschlag von zwei Pfennigen auf den Gulden Normalsteuerkapital und das wäre also im ungünstigsten Falle der Nachtheil, welchen das Land von dieser großartigen Eisenbahnanlage vorerst zu erwarten hätte, ein Nachtheil, der aber (ich bin das vollkommen überzeugt), durch die Vortheile reichlich compensirt und aufgewogen wird, die daraus auf der anderen Seite in commerzieller und industrieller Beziehung dem Lande erwachsen, der überdieß nach einigen Jahren, von Eröffnung der Bahn an

Hosted by Google

gerechnet, hoffentlich ganz verschwinden wird. Ich erkläre mich demnach im Allgemeinen für die Proposition, jedoch unter Vorbehalt der Vereinbarung über die näheren Voraussetzungen und Bedingungen, welche dem Unternehmen auf Staatskosten zu unterlegen sein werden.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Es ist von den Rednern vor mir so viel Durchdachtes über die Eisenbahn gesprochen worden, daß ich am Schlusse der heutigen Sitzung gar nicht das Wort ergriffen haben würde, wenn ich nicht noch einige Erläuterungen zu geben hätte.

Es ist allerdings richtig, daß jeder Communicationsweg im Großen auch in größeren Entfernungen seine Wirkungen äußert; wie oft ist schon hervorgehoben worden, daß die glückliche Lage der Provinz Starkenburg, begränzt durch einen großen Fluß, durch den der Transport in weiter Entfernung vermittelt wird, vorzugsweise die Grundlage ihres Wohlstandes sei, und man hat gerade diesen Mangel eines solchen Absatzweges in der Provinz Oberhessen so hart gefühlt und mitunter mit grellen, aber auch wahren Farben geschildert. Bedenken wir nun, daß die Eisenbahn vollkommen dasjenige ersetzen kann, was ein Fluß leistet, so können wir nicht bezweifeln, daß, da die Provinz Oberhessen ganz ähnlich und beinahe in derselben Länge von diesem neuen Flusse begränzt werden wird, die Eisenbahn der Provinz Oberhessen auch bis in das Herz derselben diejenigen großen Vortheile bereiten wird, welche die Provinz Starkenburg wirklich von ihrer Lage gegen den Rhein seither gezogen hat.

Ich kenne noch die Zeit sehr gut, wo allerdings viele Theile der Provinz Starkenburg hieran nicht Antheil nehmen konnten, wo es sehr schwierig war, von hier nach Erbach oder in den Odenwald überhaupt zu kommen; aber seitdem die Verbindung mit der Bergstraße und dem Rheinstrome hergestellt ist, hat sich diese Gegend auf das Doppelte und Dreifache bereichert; dieß ist ein Beispiel, welches gewiß für die großen Vorzüge sprechen muß, welche die Eisenbahn auf ähnliche Weise in der Provinz Oberhessen stiften wird. Man hat übrigens bisher nur die einzelnen Eigenschaften der Eisenbahnen betrachtet und daraus Folgerungen ziehen wollen, die nicht immer zu Gunsten der Eisenbahnen waren; man hat die Schnelligkeit, die Bequemlichkeit und endlich auch die Wohlfeilheit des Reisens und des Transportes mit Eisenbahnen im Einzelnen hervorgehoben; aber gehen wir auf das Wesen der Eisenbahnen zurück, so liegt der Grund ihres großen Vorzugs und enormen Uebergewichts über jedes andere

Hosted by Google

Transportmittel viel tiefer. Es ist bei den Eisenbahnen nicht, wie bei andern Straßen, der Fall, daß jedes Fuhrwerk sich darauf bewegen und sie benutzen kann, sondern die Eisenbahnen verbinden gleichzeitig Fuhrwerk und Fahrbahn mit einander und bilden daher ein Monopol, welches durchaus alle übrigen Transportmittel in der nämlichen Richtung und im Großen überbietet. Aber in diesem Monopol liegen auch zu gleicher Zeit die Keime der ungeheuren Kraft, welche sie entwickelt; denn nun stehen ihr Mittel zu Gebot, die Anstalt zu vervollkommnen und die Preise herabzusetzen, wodurch sie durchaus jede Concurrenz, die in ihre Nähe kommt, erdrücken muß. Sie ersehen schon aus dieser, in der That etwas gefährlichen, Eigenschaft der Eisenbahn, daß es nicht gut ist, sie in die Hände einer einzelnen Gesellschaft zu geben; Sie sehen daraus, wie wichtig es ist, daß der Staat sie für alle Theile der Gesellschaft gleich vortheilhaft macht, und dies ist, glaube ich, ein Hauptmoment, weshalb man die Eisenbahnen als eine großartige Staatsanstalt betrachten muß. Kommt nun noch hinzu, daß wirklich in neuerer Zeit nach dem abschreckenden Beispiele im Elsaß keine Eisenbahn von einiger Ausdehnung wohl mehr in Zukunft mittelst Privatgesellschaften zu Stande kommen wird, so müssen wir uns überzeugen, daß, wenn wir Eisenbahnen bauen wollen, sie auch auf Staatskosten gebaut werden müssen, und es ist daher jetzt nur die Frage: befinden wir uns wirklich in der unumgänglichen Nothwendigkeit, einen solchen Schritt zu thun?

Meine Herren, bedenken Sie die Lage des Großherzogthums und sehen Sie auf die Karte, um Sich davon zu überzeugen, daß bereits Deutschland mit einem Netz von Eisenbahnen überspannen ist, wovon jeder Staat, der sich jetzt ausschließt, dann auf immer ausgeschlossen sein würde. Es sind in diesem Augenblick 140 Meilen Eisenbahnen nicht blos im Bau, sondern wirklich im Gebrauche. Diese 140 Meilen haben 65 Millionen Gulden gekostet, und gehen Sie in jene Gegenden und sehen Sie sich um, ob wirklich dort ein Geldmangel durch diese verwendeten 65 Millionen entstanden ist. — Ich habe diese Gegenden ebenfalls bereist, und ich kann Sie versichern, daß man im Gegentheil eine große Lebendigkeit in allen Gewerben findet, die durch diese Eisenbahnen zum Theil neu hervorgerufen worden sind. — Allein auf der anderen Seite will ich nicht verkennen, und ich glaube, auch in meinem früheren Vortrag darauf angespielt zu haben, daß manche der bestehenden Gewerbe zu Grunde gehen, daß aber an deren Stelle bei weitem glänzendere hervortreten werden.

Hosted by Google

Aus diesem Grunde ist allerdings die jetzige Periode, wo die Eisenbahnen erst auftauchen, in merkantiler und gewerblicher Beziehung eine revolutionäre Periode zu nennen; es werden allerdings dabei manche Einzelne zu Grunde gehen, aber dieß darf uns nicht abschrecken, ein solches Mittel, welches das Ganze für die Zukunft aus dem Verderben rettet, zu ergreifen, und uns an die allgemeine Bewegung anzuschließen, die der Völkerverkehr genommen hat, und die wir nun einmal nicht verhindern können.

Ich glaube daher, daß, wenn man auch jetzt für den Augenblick die Eisenbahnen eine traurige Nothwendigkeit, die aber nicht umgangen werden kann, nennen wollte, wir uns nicht davon ausschließen dürfen, indem wir uns auch sonst von dem allgemeinen Staatenverband auf immer ausschließen würden, welches doch wohl Niemand von uns beabsichtigen kann.

Der Abg. Peerrot: Es ist gewiß ein Unglück für die Provinz Rheinhessen, daß sie nicht diesseits des Rheins gelegen ist; aber es ist nun einmal so, und wenn ich nun unsere Einwohner in dem Kreise Alzei und in anderen Kreisen frage: was sie von der projectirten Bahn halten, welchen Nutzen sie für die Provinz davon erwarten? — dann werden sie mir, das ist gewiß, eine Antwort geben, die zu hören ich Ihnen, meine Herren, erlassen muß.

In der That, diese Provinz wird, bis auf einen oder zwei Punkte derselben, die an ihrer Spitze gelegen sind, niemals Vortheile von der Eisenbahn ziehen. Sie kann durchaus nichts mittelst derselben ausführen, da sie solche nicht erreichen kann, der Rhein vielmehr sie davon trennt, und es hiernach fast mehr als eine Frohnde wäre, die man dieser Provinz zumuthen würde, wenn man sie auf die Ausfuhr mittelst der Eisenbahn anweisen wollte. Die Bewohner Rheinhessens haben wenige oder gar keine Fabriken, wollen und können auch keine errichten, da sie alle Ackerbau treiben und die Handarbeiten für die Landwirthschaft so theuer bezahlt werden, daß nicht zu erwarten steht, in dieser Gegend Fabriken errichten und gedeihen zu sehen. Der Staat braucht also in dieser Provinz, die nichts fabricirt, keine Beförderungsmittel und neue Communicationswege, wie Eisenbahnen, zu creiren.

Was die Frage betrifft, ob Schienenwege auf Kosten des Staates zu bauen und unter Selbstadministration desselben zu nehmen seien, so muß ich gestehen, daß ich keine Sympathie dafür fühle, ein Deficit zu garantiren. Es scheint mir

Hosted by Google

vortheilhafter und zweckmäßiger, wenn eine Gesellschaft den Bau der Eisenbahn übernimmt, als wenn eine Selbstadministration von Seiten des Staates stattfindet, die durch eine Menge von Beamten zur Verwaltung, zur Controle u. s. w. sehr beschwert werden müßte und im Ministerium der Finanzen gleichsam noch ein eigenes kleines Ministerium der Schienenwege einführen würde. Von der später sicher hierdurch eintretenden vermehrten Belastung des Pensionsfonds will ich vor der Hand jede Erwähnung umgehen. — Ich hege auch die Hoffnungen nicht, die man im Berichte der Majorität des Ausschusses ausgesprochen hat. Man hat hier die Saiten zu hoch gespannt, und ich sehe voraus, daß in Zukunft in unserem Budget eine Position erscheinen wird unter der Rubrik: „Deficit für die Eisenbahn."

Der Abgeordnete Aull hat uns über Frankreich so viele Notizen und eine so große Menge von Zahlen angegeben, daß es mir schwindlich wurde, mögen dieselben nun richtig sein, oder nicht; — er hat aber vergessen, uns zu sagen, wie die Franzosen bei der letzten Operation bezüglich ihrer Eisenbahnen, verfahren haben. Es ist allerdings wahr, sie haben im Jahre 1842 eine Summe von ungefähr 500 Millionen Franken decretirt; — aber wie bauen sie? — Die Provinzen und notabeln Localitäten, welche von der Bahnlinie bestrichen werden, liefern den Boden; der Staat baut auf seine Kosten und durch seine Ingenieure die Bahnhöfe, die Grundarbeiten, die Brücken und Kunstwerke, und nachher findet sich sogleich eine Gesellschaft, — die Concurrenz fehlt niemals, — welche die Eisenbahn auf 50 bis 60 Jahre in Pacht nimmt und sich den polizeilichen Anordnungen der Staatsregierung unterwirft. Diese Gesellschaft von Capitalisten muß, soll sich die Unternehmung rentiren, auf ihre eigenen Kosten sämmtliche übrigen Erfordernisse und Materialien, als Locomotive, Waggons, Schienen u. s. w. u. s. w. liefern, und nach Ablauf der Verpachtungszeit gehört die Bahn dem Staate ohne weitere Entschädigung an die Pächter. So baut Herr Teste, der Minister der öffentlichen Arbeiten in Frankreich.

Das, was ich bis jetzt gesagt habe, möchte genügen, um meine Verantwortlichkeit gegen meine Committenten zu decken.

Nachdem ich einmal weiß, daß unsere Eisenbahnoperation ihre Sympathie nicht hat und leider nicht haben kann, werde auch ich mich nicht weiter darauf einlassen, in so fern nicht nachgewiesen wird, daß die Bahn in strategischer Beziehung nothwendig erscheint; ist dies erwiesen, so werde ich auch mit

Hosted by Google

„Ja" stimmen; denn auch ich will den Feind nicht im Lande wissen.

Ich habe der deutschen Nation von jeher den Beweis gegeben, daß ich ihrer Nationalität, ihren Interessen stets ergeben war, und ich bin der Erste, welcher als Abgeordneter im Jahre 1824, folglich vor 18 Jahren, einen förmlichen Zollverein mit Preußen vorgeschlagen und die Gründe dieses Vorschlags entwikkelt hat. Diese Idee war nicht auf dürren Boden gefallen, das Ministerium nahm sie lebhaft auf, und die großartige deutsche Zollunion ist entstanden; sie hat für Deutschlands Nationalität mehr gewirkt, als die Eisenbahnen. In der gegenwärtigen Kammer ist noch ein Deputirter jener Epoche, welcher meine Bemerkung bestätigen wird, dieser ist unser gegenwärtiger Herr Präsident.

(Der Präsident bestätigt die betreffende Aeußerung des Abgeordneten Peerrot.)

Was ich war, bin ich noch; Deutschlands, Hessens Glück oder Unglück wird mich beständig mit treffen. Meine Kinder, daselbst geboren, haben in Deutschland neue Familien gegründet und Deutschland ist und bleibt ihr einziges Vaterland.

Das Schicksal der Provinz, in welcher ich domicilirt bin, geht mich aber ebenfalls sehr nahe an; ich bin ihr Deputirter, ich habe Pflichten gegen sie, welche ich erfüllen muß. Wie die Sachen stehen, soll sie zu mehreren wichtigen Unternehmungen und Ausgaben beigezogen werden, namentlich zum Bau von drei bis vier Eisenbahnen, wovon sie niemals Vortheile erwarten kann und deren sie nicht bedarf. Handelte es sich von Bagatellen, dann wäre das Uebel zu ertragen, es ist aber dem nicht so; es handelt sich um die wichtigsten Interessen einer Provinz. Ich wiederhole es daher, in der Hoffnung, daß meine Stimme früher oder später gehört wird, daß es unbillig und ungerecht ist, Rheinhessen zu der gegenwärtigen Unternehmung beizuziehen, dafür zu besteuern und dieser Provinz eine solche Last zu Gunsten und zur Entlastung der beiden andern Provinzen des Großherzogthums aufzubürden.

Daher meine Abneigung gegen die Proposition, meine Erklärung hierüber und meine vorläufige Abstimmung gegen dieselbe.

Ich habe für den Landestheil, welcher mich hierher gesandt hat, eine große Verantwortlichkeit übernommen. Es wird scharf mit den Deputirten in Rheinhessen abgerechnet; ich hoffe

Hosted by Google

aber, daß mich meine in das Protokoll hiermit niedergelegte Protestation decken und rechtfertigen wird.

Der Abg. von Grolman: Ich erkenne die schwere Pflicht, deren Erfüllung von der Staatsregierung durch die von ihr vorgelegte, der jetzigen Discussion unterliegende Proposition in Anspruch genommen wird; ich habe die Sache überlegt und erlaube mir, Ihnen kurz die Motive anzugeben, aus denen ich im Allgemeinen für die Proposition der Staatsregierung stimmen werde. Erlauben Sie mir zuerst, Ihre Blicke auf ein geschichtliches Ereigniß zu wenden, dasjenige, wornach das Großherzogthum Hessen derjenige Staat war, der zuerst mit Preußen den Zollvereinsvertrag abschloß, und ihm die Ehre gebührt, daß es die Veranlassung gegeben hat, daß nachher dieser erste Verein zu den schönsten Folgen geführt hat, namentlich zu der Ihnen Allen bekannten Handelsunion der verschiedenen deutschen Staaten.

Meine Herren, fragen Sie den Handelsstand, fragen Sie alle Stände in den betreffenden deutschen Landen, es ist nur eine Stimme, welche die höchst bedeutenden und heilsamen Folgen dieser Handelsunion in Bezug auf die Freiheit der Verkehrsverhältnisse anpreist. Aber noch einer ihrer schönsten und kostbarsten Früchte muß ich erwähnen. Sie hat uns wieder zu Deutschen gemacht, sie hat uns ein vereinigtes Deutschland, sie hat uns das Bewußtsein deutscher Nationalität und deutscher Würde wiedergegeben. Die sämmtlichen erwähnten Folgen dieser Handelsunion noch mehr zu vervollkommnen und zu befestigen, das sehe ich mit als den Zweck der Proposition der Staatsregierung an, und war das Unternehmen jener Handelsunion ein nationales, ein deutsches zu nennen, so muß dasjenige, was zur Vervollständigung desselben dient, wohl ebenfalls in seinen höheren Beziehungen ein deutsches, ein nationales zu nennen sein, und warum? Es ist die Absicht der betreffenden Regierungen, ein deutsches Continental-Transportsystem durch ihre Lande vollständig und gemeinschaftlich auszuführen, ein Bestreben, das in seinen Folgen im höchsten Grade nur höchst wohlthätig sich äußern kann, indem es die betreffenden verschiedenen, von einander entfernten Völkerstämme nicht nur sehr nahe stellt, sondern auch, wenn Sie die Lage von Deutschland und der betreffenden deutschen Staaten betrachten, da es im Mittelpunkte des europäischen Handels liegt, den Verkehr in allen Beziehungen unendlich befördern muß. Meine Herren, ich bin nicht im Himmel geboren, sondern in Hessen, ich gebe mich keiner Illusion hin; aber daß die Eisenbahnen, als die vollkommenste

Hosted by Google

und sicherste Transportanstalt, wenn das System ausgeführt wird, wie es die betreffenden Regierungen beabsichtigen, zu den heilsamsten Folgen in staatswirthschaftlicher Hinsicht führen, daß sie als eine Quelle erscheinen werden, wodurch die productiven Kräfte des Volkes und sein Nationalwohlstand sich vermehren, das ist meine Ueberzeugung.

Ich hatte mir vorgenommen, hierüber in das Detail einzugehen, aber ich bin dessen überhoben worden durch die gründliche Rede des Abgeordneten Hügel, wofür ich ihm hier öffentlich meinen Dank abstatte.

Ist es aber in staatswirthschaftlicher Hinsicht wohl nicht zu bezweifeln, daß die projectirten Eisenbahnen auf den Verkehr die wichtigsten und wohlthätigsten Folgen äußern werden, dann, meine Herren, dürfen Sie auch nicht so sehr erschrecken, wenn Ihnen, was so oft geschehen, gesagt wird, daß wir dem Lande das Opfer einer neuen großen Schuldenlast auflegen müssen; denn es handelt sich hier nicht von solchen Landesschulden, wie wir sie schon getilgt haben und noch tilgen werden, es handelt sich nicht von Schulden, die durch die Uebel des Kriegs und andere Calamitäten entstanden sind, und die allerdings dazu führen, daß sie aus den Steuerkräften des Landes ohne Ersatz getilgt werden müssen, sondern es handelt sich hier um Schulden der Production, wie man sie in der Staatswirthschaftslehre nennt, die gemacht werden, um die productiven Kräfte des Volkes und seine productiven Fähigkeiten und eben hierdurch auch seine Steuerfähigkeit zu heben und zu vermehren.

Wenn also auch auf der einen Seite dem Lande das Opfer einer Schuldencontrahirung zugemuthet wird, so wird dadurch auf der andern Seite sein Nationalwohlstand sich erhöhen und verbessern, hierdurch aber das Volk wieder um so reicher werden.

Man hat vorhin davon gesprochen, man solle es bei diesem Gegenstande vorerst noch auf die Erfahrung ankommen lassen. Meine Herren, warum wollen wir zurückbleiben? die Erfahrung liegt vor, der Abgeordnete Aull hat Sie schon darauf aufmerksam gemacht, daß alle deutsche Völker bis jetzt, — Würtemberg wird noch nachkommen, — ich nenne Ihnen Preußen, Oestreich, Baiern, Sachsen, Braunschweig, — Eisenbahnen bei sich eingeführt haben, oder sie, als beschlossen, noch einführen werden; sie haben diese Anstalten für höchst nützlich erkannt. Lassen Sie uns diesem Beispiel folgen, und, wie sehr richtig der Abgeordnete Aull bemerkt hat, nicht dasjenige verschmähen, was andere Regierungen für ihre Völker als nützlich und ersprießlich erkannt haben.

Hosted by Google

Ja, meine Herren, wollen Sie auf Erfahrungen warten, dann kann die Erfahrung eintreten, und ich möchte sie unter den gegenwärtigen Conjuncturen eine sicher bevorstehende nennen, daß wir von den künftigen Eisenbahnen ganz ausgeschlossen werden.

Nehmen wir nur an, wenn nun Kurhessen die Eisenbahn über Fulda nach Hanau führen würde, was ausführbar sein soll, wenn der Tract, der Handelszug, eine andere Richtung genommen, so sind wir ganz um die Eisenbahn in der Provinz Oberhessen gebracht, wir werden ganz isolirt dastehen, und wenn die Sache glücklich ausfällt, welchen Vorwürfen würde ich mich, als Landstand, dann auszusetzen haben, wenn ich gegen die Proposition der Staatsregierung gestimmt hätte. Nein, meine Herren, diese Verantwortung will ich nicht auf mich nehmen.

Es ist ferner der strategische Gesichtspunkt hervorgehoben worden; ich bin kein Militär, aber ich habe Mehreres darüber, ich habe auch die Verhandlungen der ersten Kammer gelesen, und dadurch habe ich die Ueberzeugung gewonnen, daß allerdings auch dieser Gesichtspunkt eine sehr hohe und gewichtige Bedeutung hat, die uns als Deutsche nothwendig bestimmen muß, in dem deutschen Defensivsystem eine Anstalt nicht wegzulassen, welche zu unserer nationalen Sicherheit gehört.

Was den finanziellen Gesichtspunkt betrifft, so lassen sich freilich für jetzt noch keine numerischen Resultate vorlegen, es läßt sich dies erst dann thun, wenn einmal sämmtliche Haupteisenbahnen vollendet und im Gange sind; denn natürlich, so lange sie nur stückweise angelegt sind, kann man noch nicht von dem Resultate ihres finanziellen Erfolges sprechen.

Ich bin weit entfernt, mich hier sanguinischen Hoffnungen hinzugeben, allein nach allen Merkmalen, soweit sie mein Verstand aufzufassen vermag, muß ich doch davon ausgehen, daß die projectirten Eisenbahnen für uns allerdings zu nicht unbedeutenden Erträgnissen führen werden.

Nehmen Sie die Bahn an, welche von Cassel durch die Provinz Oberhessen sich hinzieht — ich will nur allein bei dem Personenverkehr stehen bleiben —, so erwägen Sie, daß hier der sämmtliche Personenverkehr, der aus dem Norden über Cassel, aus Westphalen, der von Berlin, aus Sachsen sich nach Frankfurt und dem Süden wälzt, diese Eisenbahnstraße berühren muß. Wenn Sie dies erwägen und nun noch den Gütertransport damit in Verbindung bringen, so

Hosted by Google

dürfte es wohl nicht gewagt erscheinen, wenn man, wie auch der Abgeordnete Lotheißen vorhin bemerkte, annehmen kann, daß wohl die Bahn zu drei Procent sich rentiren mag, und ist dieses, so erscheint der noch zu deckende Zinsenverlust bei weitem kein so bedeutendes Opfer, als wie es geschildert worden ist.

Was endlich die Frage betrifft, ob die Eisenbahnen auf Kosten des Staats, oder auf Actien durch Private zu bauen sind? so gestehe ich, daß ich hier lediglich dafür stimmen werde, solche auf Staatskosten zu bauen, und warum, meine Herren? Diese Fahrstraßen von Eisen sind eine der großartigsten Unternehmungen der betreffenden Staaten, wodurch höchst wichtige Staatszwecke erreicht werden sollen. Die projectirten Eisenbahnen werden ausgeführt im Verein mit anderen Regierungen, und schon darum können sie nicht ein Gegenstand der Unternehmungen von Privaten werden, in welchem Falle natürlich dem Staate, selbst bei der kräftigsten Oberaufsicht, in so vielfachen Beziehungen die Hände gebunden wären, indem er dann nicht in der Lage sich befindet, so darüber verfügen zu können, wie der öffentliche Zweck, überhaupt der gemeinsame Zweck der betreffenden Staaten, es erheischt.

Ueberhaupt aber glaube ich, ist es an sich unnöthig, über diesen Gegenstand noch weiter zu reden, weil bei uns die Erfahrung schon bewiesen hat, daß eine solche Gesellschaft nicht zu Stande kommt.

Außerdem muß man nur erwägen, daß die Zwecke der Privaten keineswegs immer diejenigen sind, welche der Staat in Bezug auf seine Unterthanen in's Auge faßt. Der Private strebt bloß, vielleicht selbst zum Nachtheil der Solidität der Bahn, dahin, wie er am meisten profitire, wie er die höchste Dividende erreichen kann. Dies ist aber nicht beim Staate der Fall. Dieser geht von den höheren Rücksichten des allgemeinen Wohls und des seiner Unterthanen aus, was häufig ganz mit den lucrativen Ansichten der Privaten contrastiren dürfte.

Diese Rücksichten sind es, welche mich bestimmen werden, für die Proposition der Staatsregierung, und zwar dafür, daß die Eisenbahn auf Kosten des Staats ausgeführt werde, zu stimmen. —

Wegen vorgerückter Tageszeit wird die Berathung hiermit abgebrochen und zugleich

Hosted by Google

II. die Sitzung von dem Präsidenten aufgehoben, indem derselbe die nächste zur Fortsetzung der Berathung auf morgen, Donnerstag den 9. d. M., Vormittags 8 Uhr, anberaumt.

Zur Beglaubigung:

Schenck,	Hesse,	Lotheißen,	Prinz,
erster Präsident.	zweiter Präsident.	Sekretär.	Sekretär.

Hosted by Google

Hosted by Google

PARSONS LIBRARY
University of

Separat-Protokoll

über die, am Schlusse der einundsechszigsten öffentlichen Sitzung,

gehaltene

geheime Sitzung,

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 9. Juni 1842.

Unter Vorsitz des Präsidenten Schenck.

Gegenwärtig: der Herr Geheimerath Eckhardt, und 48 Mitglieder der Kammer.

Der Tagesordnung gemäß schreitet die Kammer zur Fortsetzung der Berathung:

über die Proposition der Staatsregierung, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum betreffend,

welche der Präsident, und zwar vorerst noch über jene Proposition im Allgemeinen, nach ihrem Stand am Schlusse der gestrigen Sitzung, eröffnet. Es bemerkt:

Der Abg. v. Bibra: Wenn ich ebenfalls in dieser so wichtigen Berathung über den Bau der Eisenbahnen das

Hosted by Google

Wort ergreife, so geschieht dies nicht, um mich als Widersacher derselben zu erklären, sondern es geschieht nur, um die in mir rege gewordene Bedenklichkeit und meine daraus folgenden Ansichten der verehrlichen Kammer mitzutheilen. — Das Kind lebt; es will, selbst mit Gefahr der Mutter, zu Tage gefördert werden; aber diese Gefahr möglichst zu verringern, den Vorwurf einer übereilten Zustimmung zu vermeiden, scheint mir unsere heiligste Pflicht zu sein. Ein in Oestreich erscheinendes öffentliches Blatt, welches im Ganzen mit hohem Interesse von den Eisenbahnen in dem östreichischen Staate spricht, schließt einen desfallsigen Aufsatz mit folgenden kurzen Worten:

„Ueberhaupt ist man bei der Anlage der Eisenbahnen hier zu Lande etwas zu hitzig dreingegangen. Mögen sich die deutschen Eisenbahngesellschaften besonnener zeigen und die hiesigen Erfahrungen benutzen."

Ich werde eben aus diesen Gründen mit mehreren Stimmen, die sich deshalb schon ausgesprochen haben, den Wunsch ausdrücken, sich vor der Hand auf den Bau der Bahnstrecke in Oberhessen, welche in politischer, commerzieller und finanzieller Hinsicht von besonderer Wichtigkeit ist, zu beschränken; und wird die Staatsregierung demnächst nach dem Inhalt ihrer Verträge die geeigneten Maßregeln ergreifen.

Was nun die hier besonders zur Discussion ausgesetzte Frage betrifft, so bin ich allerdings dafür, daß ein so tief in den Staatshaushalt eingreifendes Unternehmen, als die Eisenbahnen, nicht aus der Hand des Staates gegeben werden kann. Um die mit solchen Bahnanlagen verbundenen Vortheile und Annehmlichkeiten auf das ganze Land mit Umsicht und Gerechtigkeit auszudehnen, ist es nothwendig, daß solche der Staat baut, indem hierin die sicherste Garantie für die Unternehmung liegt.

Der Abg. Graf von Lehrbach: Ich würde großen Anstand genommen haben, irgend einer Motion für Erbauung eines Schienenweges beizustimmen, wenn solche von einem Mitglied der einen oder der anderen Kammer ausgegangen sein würde. Anders aber scheint mir die Sache sich zu verhalten, wenn davon die Rede ist, über eine desfallsige Proposition der Staatsregierung zu berathen und zu beschließen. Sie werden mit mir glauben, meine Herren, daß mit einem Vorschlage von so hoher Wichtigkeit, von einer solchen pecuniären Bedeutung, nicht allein für die lebende, sondern auch für die nachkommende Generation, die Staatsregierung ohne die sorgfältigste Prüfung, ohne die genaueste Erwägung des Nutzens und Schadens, der zu er-

Hosted by Google

wartenden Vortheile und zu befürchtenden Nachtheile im Ganzen, wie im Einzelnen, ohne die genaueste Berücksichtigung auch des Zeitpunkts, der für seine Ausführung am geeignetsten ist, und endlich der Nothwendigkeit des Baues, kurz, sage ich, ohne Erwägung aller dieser Umstände gewiß nicht hervorgetreten sein würde; mit einem Project, dessen hohe Wichtigkeit eben sowohl von den Räthen der Krone, als auch von uns, den Vertretern des Volks, anerkannt werden muß, dessen Verantwortung aber auch eben so gut auf ihren, als auf unsern Schultern vor der Mit- und Nachwelt lasten wird, und vielleicht härter noch auf den Schultern der Ersteren, da die Mitglieder der Regierung immer eher im Stande sein werden, alle die Vortheile und Nachtheile, allen Nutzen und allen Schaden, ebenso wie die Bestimmung der Zeit der Ausführung abzuwägen und zu beurtheilen, als jeder Einzelne von uns. Ich gestehe, daß diese Betrachtung allein schon und von vorneherein mich dem Entwurf der Regierung günstig hat stimmen müssen; ich bin aber auch mit der größten Aufmerksamkeit, mit reiflichster Ueberlegung, sowohl den Verhandlungen des Ausschusses, als auch der Discussion in ihren Gründen für und wider gefolgt, und jede hier gehörte Rede, Alles dasjenige, was ich über den Gegenstand gelesen habe, läßt mich in der Ansicht feststehen, daß das Großherzogthum Hessen sich nicht wird entziehen können, die fragliche Bahn aufzunehmen und fortzubauen. Meine Herren, ich glaube, wir können uns nicht den Staat Paraguay und seinen früheren Dictator Francia zum Muster nehmen, wir können uns nicht abschließen, und wenn wir es könnten, dürften wir es wollen, ohne zu gleicher Zeit auf diejenigen Vortheile zu verzichten, welche wir Alle zu schätzen und hochzuhalten gelernt haben? Das Großherzogthum bildet ebenfalls einen Theil des großen deutschen Vaterlandes und in engerer Beziehung des Zollvereins; die Maßregel aber, von der hier die Rede ist, ist nicht eine solche, welche von einem einzelnen dieser verbündeten Staaten ausgeht, nein, sie ist die aufs reiflichste überdachte Combination mehrerer, ja vieler derselben, zum Vortheile dieses gemeinsamen Vaterlandes überhaupt, zum direkten Vortheil des Zollvereins. Auch Niemand wird behaupten wollen, daß der endliche Beschluß über die Zeit der Ausführung zu rasch, daß er vielleicht nicht mit der gehörigen Erfahrung und Ueberlegung gefaßt worden sei. Es sind Jahre vergangen, seit die Eisenbahnen in anderen Staaten bestehen, sie bestehen dort zum Vortheil, zum anerkannten Vortheil der Völker und der einzelnen Individuen, und wir, meine

Hosted by Google

Herren, wir, die wir schon häufig und gewiß mit Recht auch in dieser Versammlung die Einheit und die Einigkeit Deutschlands haben anpreisen hören, wir sollten hier versuchen, dieses Band zu lösen? Sollten wir uns ausscheiden wollen aus diesem Ganzen, dem anzugehören wir uns sicher zum Glück und zur Ehre rechnen? Ich glaube nicht, meine Herren, daß dies Ihre Absicht sein kann. — Angenommen aber auch, alle diese Gründe wären ohne Gehalt, so würde auch Derjenige sich sehr täuschen, welcher glaubt, daß in späterer Zeit, nach Jahren vielleicht, nachzuholen sein würde, was wir jetzt versäumen. Ja, eine spätere Regierung, eine spätere Kammer, unsere Kinder oder Kindeskinder vielleicht, wenn Sie so langjährige Erfahrungen anderer Länder verlangen, werden Eisenbahnen decretiren und bauen können; werden sie aber auch im Stande sein, den verlorenen Waarenzug ihrer Eisenbahn wieder zuzuwenden und werden sie dann wieder nach Belieben die Kräfte wecken können, die Sie jetzt zum Schlummer verdammen? Ich glaube es nicht; ich glaube, daß ein Unternehmen dieser Art vorzugsweise dann nur glücken und einträglich gemacht werden kann, wenn der richtige Zeitpunkt, es auszuführen nicht versäumt wird. Nicht mit Unrecht hat man die Straßen in ihrer Zahl und Güte für den Maßstab der Cultur und des Fortschrittes eines Landes angesehen, auch nicht mit Unrecht habe ich den Vergleich häufig machen hören, das Straßen zu vergleichen seien den Adern des menschlichen Körpers, die dazu bestimmt sind, jedem einzelnen Gliede Kraft und Leben zuführen. Ich glaube, auch nicht mit Unrecht kann man die Eisenbahnen die wahren Arterien, die wirklichen Pulsadern unter den Venen nennen. Gewiß, ein richtiger Vergleich ist in dem Bericht des Ausschusses zu lesen, wo er die Schienenwege Ströme von Eisen nennt, und wir wollen dem Genie, dem menschlichen Erfindungsgeiste Glück wünschen, daß es ihm gelungen ist, durch Kunst da zu schaffen und zu ersetzen, wo die Natur mit ihren Gaben gekargt hat! Wohl, meine Herren, erkenne auch ich die Größe des Opfers an, welches wir bringen müssen, und das gewiß nicht unbedeutend ist; ich brauche Ihnen nicht die Summe zu nennen, welche zur Anlegung dieser Eisenbahn gefordert wird. Aber halten Sie denn die Summen für verloren, welche z. B. zu dem Bau einer Fabrik, zur Errichtung einer Saline, zur Betreibung eines Bergwerks verwendet werden? Und dennoch können Handelsconjuncturen die erstere ins Stocken bringen, die Sole der zweiten kann ausbleiben, die Erzadern des dritten können sich entweder veringern oder sie

Hosted by Google

können ganz verschwinden. Auch hier scheint mir es sich um eine productive Anlage zu handeln, und endlich scheint mir auch in dem schlimmsten Falle, in dem Falle, daß diese Anstalt sich nicht rentbar erwiese, also vom Staate ein Zuschuß geleistet werden müßte, dieser Zuschuß nicht von der Bedeutung und nicht von der Art, daß er die Kräfte des Landes in dem Maße überstiege, um auf die Vortheile, die er uns darbietet, die er uns wenigstens in Aussicht läßt, verzichten zu wollen. Ich werde aus diesen Gründen für den Bau der Eisenbahn im Allgemeinen stimmen.

Aber auch für die Ausführung derselben auf Staatskosten werde ich mich erklären. Ein Unternehmen von dieser Wichtigkeit, unberechenbar in seinen Fogen, ein Unternehmen von dieser pecuniären Bedeutung sollte, glaube ich, schon an und für sich nicht in die Hände von Privaten gelegt werden, ein Unternehmen, was von dieser hohen commerziellen, was von dieser großen Bedeutung in strategisch-militärischer Rücksicht erscheint; auch dann sogar nicht, wenn die Wahrscheinlichkeit vorliegen würde, daß Privaten, daß Actien-Gesellschaften im Stande sein würden, die erforderlichen pecuniären Mittel aufzubringen; auch dann glaube ich, wird es nicht vortheilhaft sein, um so weniger aber da, wo sowohl die Staatsregierung daran gegründeten Zweifel ausgesprochen hat, als wo auch viele Stimmen, und zwar gewichtige Stimmen, in dieser Kammer sich gegen diese Wahrscheinlichkeit erklärt haben. Unwahrscheinlich scheint es aber auch mir, und unwahrscheinlich namentlich in dem gegenwärtigen Augenblicke, in einem Augenblicke, wo das Bedürfniß nach baarem Gelde so groß ist, wo von so vielen Seiten die Kräfte der Kapitalisten in Anspruch genommen werden, wo es diesen so leicht ist, ihre Gelder ohne Risico zu verwerthen; in einem Augenblick, wo, wie Sie selbst sagen, der Erfolg mindestens ein ungewisser in dieser Art Speculation genannt werden muß. Sollten da diese Männer, die wirklich die Macht und den Willen haben, die Gelder dem Koffer zu entnehmen, — denn von Unterschriften kann hier nicht mehr allein die Rede sein, diese genügen nicht mehr —, sollten diese Männer unter diesen Umständen es nicht vorziehen, gegen Garantie von Seiten des Staats ihre Gelder dem Staate darzuleihen, als sie, gegenüber einem ungewissen Vortheile, wie Sie selbst sagen, zu wagen? Einen Versuch dieser Art aber nach einmal übernommener Verbindlichkeit zum Bau zu machen, scheint mir zweier Ursachen halber nicht räthlich; einmal, weil beim Fehlschlagen des Versuchs wir schonungslos den Händen der

Hosted by Google

Banquiers überliefert würden, anderseits, weil ein Versuch dieser Art immer für die Staatsregierung nicht die genügende Sicherheit darzubieten scheint in ihren Unterhandlungen mit fremden Staaten, und er also nothwendiger Weise den Negotiationen hinderlich in den Weg treten muß. Aber auch noch weitere Gründe giebt es, die mich zu dieser Ansicht bestimmen. Ich hoffe zwar, und hoffe mit Zuversicht, daß das Unternehmen sich als ein rentbares ausweisen wird; nehmen Sie aber den unglücklichen entgegengesetzten Fall an, daß das Unternehmen an und für sich nicht rentbar wäre, oder daß durch unvorhergesehene Zufälle, allenfalls durch Krieg, oder irgend ein anderes Ereigniß, die gebauten Eisenbahnen einen großen Schaden erlitten, so glaube ich, ist nur die Gesammtheit, nur der Staat selbst, vermögend, einem solchen Schlage, ohne gänzlichen Ruin, zu begegnen, während der Private dabei zu Grunde gegangen sein würde. Ist aber ein Schaden auch nur entfernt zu fürchten, dann halte ich es für großmüthiger und billiger, daß die Gesammtheit einen solchen Schaden wage, als ihn dem Einzelnen aufzubürden. Eben so gut, wie die Gesammtheit im glücklichen Falle den Vortheil zu ziehen berechtigt ist und den Vortheil davon ziehen soll, eben so gut, glaube ich auch, können wir uns für den möglicher Weise entstehenden Schaden haftbar erklären.

Zudem aber, meine Herren, haben wir gesehen, und sehen noch täglich, daß das allerdings vorzubehaltende Oberaufsichtsrecht nicht hinreicht, allen Schaden bei solchen Unternehmungen von dem Staate abzuwenden. Auch die Einrichtung der Brief- und Fahrposten wurde wohl zu seiner Zeit nur aus dem Grunde einem muthigen Unternehmer übergeben, weil vielleicht damals man entweder sich vor Schaden fürchtete, vielleicht auch nicht über parate Geldmittel verfügen konnte, oder sonst aus irgend einem anderen Grunde; gewiß aber ist es, daß man damals sowohl die Wichtigkeit, als auch die nach und nach sich ergebende Rentbarkeit dieser Anstalt weder erkannt, noch geahnt hat; hat man sie ja doch sogar in der neueren Zeit noch nicht nach ihrem wahren Werthe zu schätzen gewußt. Nun, meine Herren, was würden Sie darum geben, wenn wir im Stande wären, jetzt den Postlehnsvertrag mit dem Fürsten von Thurn und Taxis aufzuheben?

Was endlich die strategische Wichtigkeit der Eisenbahnen betrifft, so glaube ich, kann ich mich davon zu reden enthalten. Es ist über diesen Gegenstand schon viel gesagt, und es ist gewiß mit allem Grund seine Wichtigkeit hervorgehoben worden. Aber um Ihre Geduld nicht zu ermüden, übergehe ich ihn ganz.

Hosted by Google

Dies sind mit wenigen Worten die Gründe, welche mich für die geäußerten Ansichten des Ausschusses bezüglich der beiden Punkte, wovon hier die Rede ist, stimmen lassen werden.

Der Abg. Glaubrech: Meine Herren, ich bin kein Freund von Rückschritten, ich bin eben so wenig ein Freund des Stillstands, sei es in materieller oder in geistiger Beziehung; ich habe auch in dieser verehrlichen Versammlung schon oft genug meine Stimme für Beförderung des Handels und des Verkehrs erhoben, und ich bedarf daher bei Ihnen wohl keiner besonderen Versicherung oder Ausführung, wenn ich erkläre, daß ich ebenfalls ein Freund der Eisenbahnen bin, in welchen ich jedenfalls ein bedeutendes Mittel zur Belebung und Beförderung des materiellen und geistigen Verkehrs erblicke. Aber dessen ungeachtet kann ich den vorliegenden Gesetzesentwurf nicht mit Freude begrüßen, noch weniger demselben in der Gestalt, wie er uns vorgelegt worden ist, meine Zustimmung geben, und ich hoffe, Sie werden dies nicht auffallend finden, wenn Sie sich daran erinnern, daß selbst von denjenigen Rednern, welche gestern für den Gesetzesentwurf gesprochen haben, keiner mit der Freude von ihm gesprochen hat, wie man es wohl erwarten könnte, wenn derselbe wirklich als eine Wohlthat für das Land zu betrachten wäre und wenn er uns wirklich nur eine freudige Zukunft darbieten würde. Denn Niemand von Ihnen kann verkennen, wie außerordentlich groß die Opfer sind, welche dem Lande angesonnen werden, um die von den Eisenbahnen zu hoffenden Vortheile zu erzielen. Ja, Sie werden meine Erklärung noch weniger auffallend finden, wenn Sie sich erinnern, daß trotz der großen Vortheile, welche die Majorität des Ausschusses als das Resultat der Eisenbahnen für das Land geschildert hat, dennoch gestern der Herr Regierungscommissär selbst den vorliegenden Gesetzesentwurf „eine traurige Nothwendigkeit" genannt hat, bemerken Sie wohl, meine Herren, diesen Ausdruck „eine traurige Nothwendigkeit." Dies ist genug gesagt, um uns vor allen Illusionen zu bewahren; es ist genug gesagt, um uns auf das Ernstlichste zu ermahnen, daß wir doch ja mit der größten Gewissenhaftigkeit Vortheile und Nachtheile gegen einander halten, daß wir doch ja auf das Gewissenhafteste prüfen sollen, ob jene Nothwendigkeit, welche der Herr Regierungskommissär selbst „eine traurige" genannt hat, in dem jetzigen Augenblicke wirklich so dringend und eminent ist, daß wir sie nicht umgehen können, und ob dieses nicht geschehen kann,

Hosted by Google

ohne die Eisenbahnen selbst aufzugeben. Ich bin, wie ich schon vorhin gesagt habe, ein Freund der Eisenbahnen und wünsche, daß dieselben gebaut werden und ich will auch dafür meine Zustimmung geben, daß der Staat, in soweit es seine Kräfte erlauben, dazu beitragen soll; allein ich kann mich nicht dafür aussprechen, daß so außerordentlich große und unverhältnißmäßige Opfer, wie sie der vorliegende Gesetzesentwurf fordert, so ohne Weiteres und ohne Noth in dem gegenwärtigen Augenblicke gebracht werden sollen.

Es ist gestern freilich von dem Berichtserstatter gegen die von der Minorität des Ausschusses und von anderen Rednern bereits erhobene Bedenken erwidert worden: „Warten ist keine Weisheit; hüten wir uns wohl, daß wir die gegenwärtig sich uns darbietende Gelegenheit nicht vorüber gehen lassen, denn die Gelegenheit hat ein kahles Hinterhaupt, man muß sie beim Schopfe erfassen" Ob indessen die jetzige Gelegenheit wirklich eine solche ist, welche wir nicht vorüber gehen lassen dürfen, ohne große Gefahr und ohne uns einer bedeutenden Verantwortung von Seiten unserer Mitbürger auszusetzen, wie dies vorhin der Abgeordnete Graf von Lehrbach bemerkt hat, darauf werde ich später noch zurückkommen. Vorerst erwidere ich aber dem Berichtserstatter, daß sein Satz: „Warten ist keine Weisheit" in der Allgemeinheit, wie er ihn aufgestellt hat, durchaus unrichtig ist. Warten kann allerdings in manchen Fällen keine Weisheit, aber Warten kann auch in vielen Fällen die allergrößte Weisheit sein. Ich erinnere mich noch recht gut aus meiner Jugend, in der griechischen Geschichte gelesen zu haben, daß in dem Thebanischen Kriege der Commandant der Burg Theben, der Spartaner Archias, an dem Abend vor der Nacht, in welcher die Verschwörung der Thebaner ausbrach, einen Brief erhielt, worin ihm das ganze Complott der Verschwornen enthüllt wurde, daß derselbe aber, weil er sich gerade in einer fröhlichen Gesellschaft befand, den Brief, der ihm mit dem ausdrücklichen Ersuchen übergeben wurde, ihn ja gleich zu lesen, weil er sehr wichtige Dinge enthalte, mit dem Bemerken: „Ernsthafte Dinge für morgen" bei Seite legte. In diesem Falle war das Warten allerdings keine Weisheit, denn es hat den Spartanern die Thebanische Burg, welche in jener Nacht genommen wurde, und, wenn ich nicht irre, auch jenem Kommandanten das Leben gekostet. Aber ich könnte Ihnen auch umgekehrt eine unendliche Menge von Beispielen aus der Geschichte aller Zeiten anführen, in denen Warten die allergrößte Weisheit war. Der berühmte Römer Quintus Fabius Maxi-

Hosted by Google

mus hat die größte Weisheit dadurch bewiesen, daß er zur gehörigen Zeit zu warten verstanden hat, denn durch sein Warten hat er Rom vor den Karthaginiensern geschützt und Hannibal aus Italien vertrieben. Ebenso hat in einer anderen Epoche Marius sein Vaterland von den Cimbern und Teutonen gerettet, daß er mit einer Hauptschlacht so lange gewartet, bis das römische Heer sich an den Anblick jener Völker gewöhnt hatte. In dem siebenjährigen Kriege hat der östreichische Feldmarschall Daun eine große Schlacht, wenn ich nicht irre, jene bei Kollin, durch sein Zögern gewonnen; und für Napoleon würde es die größte Weisheit gewesen sein, wenn er im Jahr 1812 den Rath, welcher ihm damals gegeben worden war, seine Winterquartiere in den polnischen Provinzen zu beziehen und mit dem Eindringen in das Innere von Rußland bis zum nächsten Frühjahr zu warten, befolgt hätte Hätte Napoleon damals zu warten verstanden, so würde Europa höchst wahrscheinlich jetzt eine ganz andere Gestalt haben und wir würden schwerlich hier beisammen sitzen, um über die Eisenbahnen zu berathen. Wenn ich endlich die Geschichte der Eisenbahnen in unserem Großherzogthum hier durchgehen wollte, so könnte ich Ihnen gar manche Thatsache anführen, hinsichtlich deren das Warten weise gewesen wäre, und auch manche andere, hinsichtlich deren es weise gewesen wäre, nicht zu warten. Da ich indessen weder aigriren, noch verletzen möchte, so will ich mich der Aufführung aller solcher Fälle enthalten und mich nur auf die einzige Bemerkung beschränken, daß man es heute gewiß allgemein als gut und weise ansehen würde, wenn mit der Concession, welche die Eisenbahn auf dem rechten Ufer des Mains gestattete, bis heute gewartet worden wäre; denn heute ist doch ziemlich allgemein anerkannt, daß nur eine Eisenbahn auf dem linken Ufer des Mains im wahren Interesse unseres Staats sein würde, und wenn, wie wir doch wohl allen Grund zu hoffen haben, in Zukunft die Eisenbahnen von Heidelberg über Darmstadt nach Mainz, sowie nach Offenbach resp. Frankfurt ausgeführt werden, so ist es klar, daß es besser wäre, wenn die Concession für die Taunuseisenbahn niemals ertheilt worden wäre, da wir in dieser den gefährlichsten Concurrenten haben und schon jetzt dasjenige, was man in Bezug auf Bieberich vor der Concessionirung der Taunuseisenbahn vorausgesagt hat, sich theilweise bewährt, indem schon jetzt Bieberich einen Stapel erhalten hat, und man alle Tage in den Zeitungen die Vortheile lesen kann, welche denjenigen angeboten werden, die in Bieberich auf die Dampfbote ge-

Hosted by Google

hen oder von da Waaren und Effecten auf die Dampfboote bringen.

Ich sage also wiederholt, daß der Satz, welchen der Herr Berichtserstatter so allgemein aufgestellt und auf welchen er ein so großes Gewicht gelegt hat, der Satz: „Warten ist keine Weisheit" durchaus unrichtig ist. Dagegen behaupte ich, es ist keine Weisheit, in eine Tiefe zu springen, die man vorher noch nicht ergründet hat; es ist keine Weisheit, sein Vermögen auf den Pharaotisch zu setzen, und es ist keine Weisheit, selbst einen sicheren Vortheil mit unverhältnißmäßigen Opfern zu bezahlen. Was würden Sie dazu sagen, wenn ein Privatmann, blos um einen geringen Vortheil zu erwerben, oder um eine nicht bedeutende Annehmlichkeit sich zu verschaffen, sein ganzes Vermögen aufs Spiel setzte? Würden Sie nicht sagen, daß dieser Mann leichtsinnig und unverantwortlich handele? Wäre es nun aber nicht weit schlimmer, wenn wir auf solche Weise mit den Interessen des Staates verfahren, und, um einige Vortheile zu erlangen, das Gesammtwohl des Staats und das Vermögen unserer Mitbürger aufs Spiel setzen würden? Nein, meine Herren, Warten ist hier Weisheit. Lassen Sie uns wenigstens so lange warten, bis wir mit der erforderlichen Vorsicht die Sache gehörig geprüft haben, denn Vorsicht ist die Mutter der Weisheit, und der so wichtige Gegenstand, welcher uns heute vorliegt, ist, wenigstens nach meiner Ansicht, noch keineswegs so approfondirt und vorbereitet, wie er es sein sollte. Hüten wir uns daher sehr, durch glänzende Systeme oder Darstellungen uns hinreißen oder gar durch den blinden Ruf der Menge uns bewegen zu lassen, der mich wenigstens hier nicht bestimmen wird, denn ich habe Erfahrungen genug gemacht, um mich zu überzeugen, wie sehr die Sucht nach Eisenbahnen zu Uebertreibungen geführt hat und wie nothwendig es gerade in dieser Materie ist, Kälte und Ruhe den glänzendsten Systemen entgegen zu setzen. Denn in der That hört man fast durchgängig nur noch die Glanzseite der Eisenbahnen hervorheben, und der Wunsch nach denselben ist eine wahre Manie geworden. Gehen Sie z. B. nur hier in Darmstadt irgendwo in Gesellschaft, so ist die Frage der Eisenbahnen der erste Gegenstand der Unterhaltung, und wer Einwände dagegen erhebt, und wohl gar von den vielen Millionen spricht, die dazu erforderlich sind, und Zweifel äußert, daß das Land sie aufzubringen im Stande sei, der kann sich mitunter selbst auf eine verdrüßliche Antwort gefaßt machen, als wenn an diesen Millionen gar nichts gelegen wäre; und man

Hosted by Google

sollte manchmal beinahe glauben, daß die hessischen Zehngulden-stücke wie Kirschen an den Bäumen wüchsen und man nur zu schütteln brauchte, um die Goldstücke herabfallen zu machen. Unter solchen Verhältnissen wird man freilich an Ruhe und Besonnenheit erinnert.

Meine Herren, lassen Sie uns einmal ruhig prüfen, von was es sich in diesem Augenblick handelt. Wir sollen ein Unternehmen zur Ausführung bringen, von welchem uns die Staatsregierung selbst sagt, daß es neun Millionen Gulden kosten werde, das aber in der Wirklichkeit gewiß noch viel mehr kosten wird. Ich wenigstens bin überzeugt, daß, wenn wir eine Eisenbahn von der kurhessischen Gränze durch die Provinzen Oberhessen und Starkenburg bis an die badische Gränze ausführen, dieselbe nicht neun, sondern fünfzehn Millionen Gulden kosten wird; die Erfahrung wird es bestätigen und sie bestätiget es heute im Hinblick auf diejenigen Bahnen, welche bereits gebaut worden sind. Nun aber haben zwanzig Kriegsjahre bekanntlich dem Großherzogthum eine Staatsschuld von 12,000,000 fl. veranlaßt, und wir wissen Alle, wie sehr das Land seiner Zeit unter der Last dieser Staatsschuld geseufzt hat. Wir haben seitdem beinahe dreißig Friedensjahre gehabt und in diesen dreißig Friedensjahren ist es uns mit aller Mühe und Anstrengung nur gelungen, die Staatsschuld auf ohngefähr sechs Millionen zu reduciren, wir haben also in dreißig Friedensjahren nur ein Kapital von sechs Millionen abgetragen, und zwar mit Hülfe der Veräußerung eines bedeutenden Theils von Domänen. Dabei haben wir aber wieder für den Bau der Chausseen zum Contrahiren neuer Schulden uns veranlaßt gesehen, die sich bei Vollendung der Chausseen auf ohngefähr vier Millionen belaufen können, so daß also unsere gesammte Staatsschuld mit Inbegriff der Anlehen für den Bau der Chausseen sich wieder auf ohngefähr zehn Millionen belaufen wird. Rechnen wir nun noch fünfzehn Millionen Schulden für die Eisenbahnen hinzu, so würden wir eine Staatsschuld von 25 Millionen Gulden erhalten, was zu 4 pCt. berechnet einen jährlichen Zinsenaufwand von einer Million erfordern würde.

Wie sollen nun aber diese fünfundzwanzig Millionen Gulden, eine Schuld, die mehr als das Doppelte derjenigen Schuldenmasse betragen würde, die uns 20 Kriegsjahre veranlaßt haben, wieder gedeckt werden? Und was soll gar geschehen, wenn wir unglücklicher Weise nun auch noch einen Krieg bekommen sollten? Man wird mir vielleicht antworten: Wenn der Himmel einfällt, so sind wir Alle todt! —

Hosted by Google

Aber ich erwiedere hierauf: der Himmel wird nicht einfallen, aber der Krieg wird kommen, früher oder später. Dieß ist jedenfalls eine Zukunft, welche die Geschichte verbürgt. Oder glauben Sie, daß es ewig Frieden bleiben wird? Was soll nun, so frage ich wiederholt, im Falle des Kriegs ein so kleines Land, wie unser Großherzogthum, thun, um die Lasten des Kriegs zu bestreiten, wenn es bereits 25 Millionen Gulden Schulden hat? Der Krieg erfordert neue und große Opfer, wie sollen diese aufgebracht werden? Ich gestehe, daß es mir schwindelt, wenn ich daran denke, und ich halte es daher für eine heilige Pflicht, meine Stimme gegen den vorliegenden Gesetzesvorschlag zu erheben, und ich glaube, daß unsere Mitbürger, ja daß unsere Kinder und Enkel uns einst noch die größten Vorwürfe machen werden, wenn wir sofort ohne Noth den kostspieligen Bau unternehmen, und uns so nicht nur im Frieden eine ungeheure Schuldenlast aufbürden, sondern auch noch für den Fall eines Kriegs in eine wirklich hülflose Lage versetzen. Dabei habe ich nun aber noch nicht einmal in Anschlag gebracht, wie leicht im Falle eines Kriegs die Eisenbahn selbst, sei es von Feind oder Freund, zerstört werden kann. Denn ist es nicht eine der ersten Regeln im Kriege, dem Feinde die Communicationsmittel zu zerstören? Ein einziges ungünstiges Treffen kann nun aber die Veranlassung sein, daß unsere Truppen sich zurückziehen, und werden diese alsdann dem Feinde die Eisenbahn lassen? Sollte dieses nun aber auch sogar geschehen und der Feind sich wieder zurückziehen müssen, wer kann daran zweifeln, daß derselbe alsdann unsere Eisenbahn zerstören würde! Dann hätten wir aber auch sogar noch unser Kapital verloren, und wer würde uns die Mittel geben, abermals so viele Millionen zum Neubaue zu verwenden!

Große Reiche haben große Hülfsquellen und fehlt es ihnen auch augenblicklich an Mitteln, so haben sie jedenfalls großen Credit und sind leicht im Stande, außerordentliche Unglücksfälle wieder gut zu machen; aber ein kleines Land ist nicht im Stande, dasselbe zu thun und kann nicht mit großen Staaten verglichen werden. Zwar hat uns gestern der Abgeordnete Aull gesagt, daß unsere ganze Staatsschuld noch gar nichts heißen wolle im Verhältniß gegen die Staatsschuld von Frankreich, und daß wir daher immerhin die neue Schuld für die Eisenbahn ohne Weiteres creiren könnten, zumal im Hinblick auf Frankreich, das trotz seiner enormen Staatsschuld wieder so außerordentliche Ausgaben für die Eisenbahnen mache. Allein je süßer und angenehmer diese Worte

Hosted by Google

auch für unsere Finanzmänner lauten mögen, um so gefährlicher erscheinen sie mir, und um so mehr sehe ich mich daher veranlaßt, unserem verehrten Collegen Aull, wie ungern ich es auch thue, zu widersprechen. Ich bin nämlich der Ansicht, daß die Finanzen von Frankreich für uns weder Anhaltspunct, noch Beispiel sein können. Wie leichtsinnig die Franzosen von jeher im Contrahiren von Staatsschulden waren, ist bekannt. Die Geschichte hat uns aber auch schon zweimal gezeigt, wohin dieses System Frankreich gebracht hat. Unter Ludwigs XIV. war die französische Staatsschuld auf mehr als zwei Milliarden angewachsen. Was war die Folge davon? Die Folge davon war, daß es unter der Regentschaft des Herzogs von Orleans, während der Minderjährigkeit Ludwig XV. zum förmlichen Staatsbanquerott kam und Hunderttausende von Familien an den Bettelstab gebracht wurden. Diese erste Katastrophe hatte indessen die Franzosen nicht klüger gemacht. Es wurde wieder von vorne angefangen und bald stieg die Staatsschuld Frankreichs wieder auf eine ganz außerordentliche Höhe. Was war die Folge dieser abermaligen enormen Steigerung? Die Folge war die französische Revolution. Lassen Sie nun Frankreich in derselben Progression fortfahren, wie dieses in neuerer Zeit geschehen, so wird die Zukunft lehren, wohin abermals das jetzige System führen wird, ob zum Staatsbanquerott oder zur Revolution; denn für Frankreich kann dieses unmöglich zum Guten führen. Ich habe erst noch dieser Tage in einem öffentlichen Blatte gelesen, der größte Vortheil der jetzigen französischen Zustände für Deutschland sei der, daß Frankreich gegenwärtig so viel für Eisenbahnen thue, daß es auf lange Jahre für uns unschädlich werde, indem es durch seine enormen Bewilligungen für Eisenbahnen auf lange Zeit außer Stand gesetzt werde, einen Krieg zu unternehmen.

Aber dem sei, wie ihm wolle, für uns Deutsche kann jedenfalls der Finanzhaushalt Frankreichs nicht zum Muster dienen und wir in Deutschland werden hoffentlich niemals jenen Weg betreten wollen. Ich glaube daher nach wie vor, daß die Opfer, welche durch den vorliegenden Gesetzesentwurf uns angesonnen werden, für die Kräfte unseres Landes viel zu hoch sind.

Man schildert uns zwar, um zu diesen bedeutenden Opfern uns zu bestimmen und um unsere Bedenklichkeiten zu heben, die Vortheile der Eisenbahnen auf die glänzendste Weise und es hat namentlich der Abgeordnete Hügel gestern in seiner Rede von der Tribune diese Vortheile schön und ausführlich,

Hosted by Google

ja so ausführlich zusammen gestellt, daß derselbe wohl schwerlich einen Moment, der sich zu Gunsten der Eisenbahnen anführen läßt, vergessen hat. Indessen möchte ich doch hierbei darauf aufmerksam machen, daß der Abgeordnete Hügel, indem er das Thema der Eisenbahnen im Allgemeinen behandelt hat, die Sache mehr von dem kosmopolitischen oder wenigstens von einem europäischen Standpunkte, als von dem Hessischen Standpunkte betrachtet hat. Es ist ohne Zweifel ein sehr schönes Bild, wenn wir uns ganz Europa mit Eisenbahnen durchschnitten denken, wenn wir unsern ganzen Welttheil gewissermaßen als einen Staat und alle seine Völkerschaften als eine Familie denken, welche durch Eisenbahnen vom Norden bis zum Süden mit einander verbunden und bei welchem Handel und Verkehr, Künste und Wissenschaften zur größten Blüthe gebracht werden. Allein wenn wir von dieser großen Idee eines einzigen Staates absehen, wenn wir bedenken, daß es so viele Staaten giebt und jeder seine eigenen Interessen hat, und wenn wir nun die Sache aus dem Hessischen Gesichtspunkte betrachten und erwägen, daß möglicher Weise die aus den Eisenbahnen erwachsenden Vortheile nicht uns, sondern unsern Nachbarn zu statten kommen, — denn Sie werden mir doch zugeben, daß bei Einführung des Eisenbahnensystems einzelne Länder oder Provinzen zum Vortheile des Ganzen oder der größeren Staaten sehr Noth leiden können — so werden wir uns gewiß um so mehr aufgefordert fühlen, in eine reifliche Untersuchung der Frage einzugehen, ob für unser Land der erwachsende Nutzen den Opfern entsprechen wird, sowie ob unser Land vermögend genug ist, um die geforderten Opfer zu bringen.

Man hat ferner auch von der Wichtigkeit des strategischen Gesichtspunctes gesprochen und uns gesagt, daß wir im Interesse der Vertheidigung des Vaterlandes zum Bau der Eisenbahn, namentlich jener durch Oberhessen verbunden seien. Ich bin weit davon entfernt, zu bestreiten, daß wir zur Vertheidigung des deutschen Vaterlandes das Unsrige beizutragen verbunden sind. Allein wenn die Vertheidigung des gesammten Vaterlandes die Erbauung einer großen Eisenbahn in strategischer Beziehung von Kassel über Gießen nach Frankfurt erfordert, so muß ich mir wohl die Frage erlauben, warum sollen denn wir auf unsere alleinige Kosten diese strategisch erforderliche Eisenbahn erbauen? Wie kann man unserem kleinen Lande allein diese bedeutende Last aufbürden und von uns begehren, daß wir das Großherzogthum in eine

Hosted by Google

Schuldenlast von neun bis zehn Millionen stürzen sollen, im Interesse des gesammten deutschen Bundes? Ich kann unmöglich glauben, daß der hohe deutsche Bund ein solches Begehren an die Großherzoglich Hessische Regierung stellen, noch weniger, daß derselbe beschließen werde, daß das Großherzogthum Hessen vorzugsweise oder gar allein diese wichtige und kostspielige Vertheidigungsmaßregel für die Gesammtheit übernehmen und zur Ausführung bringen müsse. Die Sache ist wirklich in jeder Beziehung im höchsten Grade bedenklich, denn es ist ein ungeheures Opfer, welches uns angesonnen wird, und es handelt sich von einer enormen Schuldenlast, die wir uns aufladen sollen.

Man hat zwar behauptet, daß unsere Eisenbahnen, namentlich jene durch Oberhessen, sich gut rentiren würden; allein ich muß dieses sehr bezweifeln, wenn ich einen Blick auf die Erträge anderer Eisenbahnen werfe, und ich muß namentlich auch bezüglich der oberhessischen Eisenbahn, von welcher man einen so hohen Ertrag prophezeit, diese Behauptung bestreiten. Ich habe die belgischen Eisenbahnen gesehen, ich weiß, welcher ungeheure Verkehr auf den belgischen Eisenbahnen ist, ich weiß auch, daß wenn man auf der Eisenbahn Belgien durchreist, man alle fünf bis sechs Stunden in große Städte von 50, 60, 80 — 100,000 Seelen und mehr kommt, indem das ganze Land mit großen Handels- und Fabrikstädten bedeckt ist. Demohngeachtet ertragen bekanntlich die Eisenbahnen dieses Landes, welches eines der bevölkertsten Länder von ganz Europa ist, trotz seines ungeheuren Verkehrs nicht mehr als 3 Procent. Nun frage ich Sie, wo sollen denn bei der Bahn durch Oberhessen 4 oder 5 Procent Zinsen herkommen, bei einer Bahn, welche von Vilbel bis Lollar wenigstens 13 Stunden hat und in dieser Richtung nicht etwa, wie die Belgischen Bahnen, alle vier oder fünf Stunden eine große Stadt berührt, sondern in der ganzen Länge von dreizehn Stunden nur einige kleine Städte und Städtchen, nämlich Gießen, Butzbach und Friedberg, und einige Dörfer zählt, welche zusammen genommen in ihrem Totalbetrage kaum eine Bevölkerung von 20,000 Seelen haben! Ich frage Sie, wie können wir annehmen, daß der Ertrag dieser Eisenbahn höher sein soll, als jener der Belgischen? Man wird mir freilich sagen, die große Masse der Reisenden, die aus dem Norden kommen, würde die Verzinsung dieser Bahn sichern. Aber selbst abgesehen davon, daß nicht alle Reisenden aus dem Norden diese Bahn benutzen, daß viele Reisende auch durch Westphalen nach Köln gehen werden, so ist es auch

Hosted by Google

eine bekannte Thatsache, daß die Haupterträge derjenigen Bahnen, welche sich bis jetzt am besten rentirt haben, nicht etwa durch die Fremden, welche aus der Ferne kommen, sondern hauptsächlich durch den vermehrten Verkehr der in der Nähe gelegenen und stark bevölkerten Städte geliefert werden, wie Sie dies namentlich bei der Taunuseisenbahn bestätigt finden können, deren Haupteinnahme nicht etwa die Fremden, sondern hauptsächlich die Bevölkerungen der drei Städte Mainz, Frankfurt und Wiesbaden liefern, die zusammen wohl 130,000 Seelen betragen und auf einem kleinen Rayon beisammen wohnen und deren täglicher Verkehr durch die erleichterte Communication außerordentlich gesteigert worden ist. Deswegen wiederhole ich, daß die Frage der Rentirung der oberhessischen Bahn nicht nur sehr problematisch, sondern selbst sehr unwahrscheinlich ist. Was wird nun aber die Folge eines solchen Resultates sein? Die Folge davon wird sein, daß unsere bisherigen Steuern nicht mehr ausreichen werden, um die so bedeutend gesteigerten Bedürfnisse zu befriedigen, und daß wir daher, wenn wir die Grundsteuer nicht mehr erhöhen wollen, was wir doch nicht thun können, wenn wir nicht die Grundeigenthümer ganz und gar mit Steuern erdrücken wollen, nothwendig zu andern neuen Steuern unsere Zuflucht nehmen und somit, wie gestern bereits der Abgeordnete Frank von Reddighausen angedeutet hat, Einkommens-, Gehalts- und Klassensteuern einführen müssen, welche Erscheinung wir in anderen Ländern, wie namentlich in England, sehen. Zu solchen außerordentlichen Verwickelungen aber Veranlassung zu geben und unser Land solchem außerordentlichen Risico und solchen Gefahren auszusetzen, ja unser Land gewissermaßen blindlings hinein zu stürzen, diese Verantwortung möchte ich nicht übernehmen. Ich habe gesagt, daß wir gewissermaßen blindlings unser Land in große Gefahr stürzen würden, und ich wiederhole dies, denn es scheint mir in der That der vorliegende Gesetzesentwurf bis jetzt noch in keiner Beziehung gehörig vorbereitet. Wir haben bis jetzt über Nichts genauere Ueberschläge; wir haben noch nicht einmal eine nähere Bestimmung der Direction der Eisenbahnen, welche man bauen will; wir wissen noch nicht, wo Bahnhöfe und wo Stationsplätze errichtet werden sollen, wir haben eben so wenig Ueberschläge, wie sie gebaut werden und was sie kosten sollen. Erinnern Sie sich, meine Herren, wie lange wir erst neulich über die Bewilligung von 60,000 fl. für ein neues Anatomiegebäude in Gießen gestritten haben? Diese Frage hat die Kammer nicht weniger, als zwei ganze Si-

Hosted by Google

tzungen beschäftigt, obschon wir die genauesten Ueberschläge, Plane und Berechnungen vorliegen gehabt haben. Und heute sagt man uns nicht einmal, wie viel Bahnhöfe errichtet werden sollen, noch weniger wo und wie dieselben gebaut werden sollen, noch hat man uns Voranschläge über die Kosten derselben gegeben.

Ich gehe weiter und erlaube mir die Frage: haben Sie etwas über die Anhaltspunkte hinsichtlich der Tarife gehört? Denn bei einem Projecte, welches in unseren ganzen Finanzhaushalt so tief eingreift, wo so ungeheuere Kapitalien verausgabt und wieder gedeckt werden sollen, da dürften die Stände doch wenigstens über die Anhaltspunkte für die Tarife zu hören und ihnen entsprechende Mittheilungen zu machen sein. — Wie ist ferner das Verhältniß mit der Post? Auch hierüber haben Sie kein Wort vernommen. Will man der Post einen Anspruch auf Entschädigung zugestehen oder nicht? Darüber haben wir nichts gehört. Alle diese Punkte sind aber gewiß von der höchsten Wichtigkeit. Die Staatsregierung hat nicht einmal in dem Gesetzesentwurf einen bestimmten Credit bewilligt, sei es, wie der Abgeordnete Städel in seiner gestrigen Rede von der Tribune vorgeschlagen hat, einen einstweiligen Credit für diese Finanzperiode, etwa von 2 Millionen, sei es einen bestimmten für das ganze Unternehmen; sie hat nur beiläufig in den Motiven des Gesetzesentwurfs gesagt, daß die Eisenbahn ohngefähr neun Millionen kosten werde. Sie verlangt also ohne irgend eine nähere Präcision einen ungemessenen, unbestimmten Credit. Wenn wir aber diesen mit dem Gesetzesentwurf so geradezu bewilligen, so geben wir die ganze hochwichtige Sache geradezu in die Hände der Regierung, ohne daß wir selbst über einen Punkt näher im Klaren wären. Unter solchen Umständen aber muß ich wiederholt erklären, daß ich den Gegenstand noch nicht gehörig vorbereitet halte und daß ich daher dem Gesetze in der Weise, wie es uns vorliegt, meine Zustimmung nicht geben kann.

Der Berichtserstatter hat uns zwar gewarnt, daß wir nicht handeln möchten, wie der Bauer, welcher an dem Fluß stehen blieb, um zu warten, bis die Strömung sich verlaufen haben würde, und hat uns vor der Gefahr gewarnt, die wir liefen, wenn wir die definitive Entscheidung über die Eisenbahnen noch verschieben würden. Allein wo ist denn die Gefahr, welche uns droht, wenn wir selbst ein und zwei Jahre noch mit dem Baue der Eisenbahnen warten? Haben wir etwa zu besorgen, daß im Auslande von einer anderen Seite

Hosted by Google

eine Eisenbahn von Frankfurt nach der Badischen Grenze errichtet und die Provinz Starkenburg umgangen werden würde?

Ich wüßte wirklich nicht, wie dieses geschehen könnte. Außer unserer Wasserstraße auf dem Rheine, welche bereits besteht und auch ferner bestehen wird, wüßte ich keine Linie, welche mit der, von der Staatsregierung beabsichtigten Eisenbahnlinie durch Starkenburg concurriren könnte.

Aber man sagt, daß statt der von der Staatsregierung projectirten Eisenbahn durch die Provinz Oberhessen, wenn wir diese nicht sofort bauten, sehr leicht eine Bahn über Fulda gebaut werden könnte, daß Kurhessen sich beeilen werde, dieses zu thun. Allein ich bin überzeugt, daß Kurhessen dieses nicht thun wird und daß wir den Bau einer Bahn in dieser Linie durchaus nicht zu befürchten haben, und zwar schon darum, weil nicht nur Kurhessen selbst eine Bahn über Kassel will, sondern weil es auch, wenn gleich uns solches nicht officiell mitgetheilt worden ist, doch so ziemlich allgemein bekannt ist, daß man von Seiten der deutschen Großmächte die Bahn von Kassel durch die Provinz Oberhessen nach Frankfurt und Mainz als eine in militärisch-strategischer Beziehung nothwendige Bahn erkannt hat, und mithin auch wohl kein Zweifel entstehen kann, daß diese Bahn gebaut werden muß. Steht aber dieses einmal fest, so können wir überzeugt sein, daß wenn unsere finanziellen Interessen den Bau der oberhessischen Bahn uns nicht auf unsere Kosten gestatten, jedenfalls der deutsche Bund dieselbe auf gemeinschaftliche Kosten erbauen lassen wird, und das brauche ich wohl nicht besonders zu erwähnen, daß es besser sein dürfte, wenn unser Land nur seinen verhältnißmäßigen Antheil dazu beiträgt, als wenn wir die ganze Last allein auf uns nehmen.

Auch Frankfurt kann nicht zugeben, daß es vom Norden abgeschnitten werde; es kann weder auf seine bisherigen commerziellen Beziehungen mit den Handelsplätzen des Nordens, noch auf die großen Vortheile, welche ihm als Handelsstadt die Eisenbahn nach dem Norden darbietet, verzichten. Denn das wird gewiß Niemand bestreiten, daß Frankfurt jedenfalls den größten Vortheil, und größeren Vortheil, als wir selbst, aus der Eisenbahn durch Oberhessen ziehen wird. Nun könnte zwar Frankfurt sich allerdings auch versucht fühlen, die Eisenbahn über Fulda zu führen, allein sobald der deutsche Bund sich gegen diese Richtung ausspricht und Kurhessen seine Einwilligung versagt, so bleibt auch für Frankfurt nichts übrig,

Hosted by Google

als die Bahn durch die Provinz Oberhessen zu bauen. So sehen wir also gleiches Interesse für die Errichtung der oberhessischen Bahn eines Theils von Seiten des deutschen Bundes in militärisch-strategischer Beziehung, anderen Theils auf Seiten Frankfurts im Interesse der Erhaltung und Vermehrung seiner commerziellen Beziehungen. Warum sollen wir nun aber unter diesen Verhältnissen, nach welchen andere Regierungen, die besser, wie wir, im Stande sind, so große Geldopfer zu bringen, die nicht etwa ein gleiches, sondern sogar ein noch größeres Interesse an der fraglichen Eisenbahn haben, uns beeilen, diese kostspielige Bahn sofort auf unsere alleinige Kosten zu bauen? Was kann es, so frage ich, unter diesen Umständen schaden, wenn wir noch warten, wenn wir die Sache in dem Sinne, wie ich vorhin angedeutet, vorerst näher untersuchen und vorbereiten, und zugleich mit den anderen betheiligten Staaten darüber unterhandeln? Nein, meine Herren, Warten ist hier Weisheit, und Warten kann hier das Land vor ungeheuren Opfern, vielleicht vor seinem Ruin bewahren. Dies ist meine innige Ueberzeugung.

Was nun noch insbesondere die Frage betrifft, ob es zweckmäßiger sei, den Bau der Eisenbahnen Privatgesellschaften zu überlassen, oder denselben auf Staatskosten auszuführen? so kann ich mich nur für die erste Alternative, nämlich dafür erklären, daß man Privatgesellschaften zum Baue der Eisenbahnen concessioniren soll.

Es wird dieses zwar heute von mehreren Seiten als unzweckmäßig bestritten, allein ich habe bis jetzt in der That auch nicht einen einzigen, nur einigermaßen erheblichen Grund gegen den Bau durch Privatgesellschaften vernommen. Man hat gesagt, man könne die Eisenbahnen nicht „der Willkühr von Privaten" überlassen. Aber worin besteht denn die Willkühr der concessionirten Eisenbahn-Gesellschaften in Deutschland. Welche Willkühr haben die Eisenbahn-Gesellschaften in Oestreich, Preußen, Baiern, die Taunuseisenbahngesellschaft u. s. w.? Können alle diese Gesellschaften irgend etwas thun, was die Staatsregierung ihnen entweder nicht vorgeschrieben, oder nicht gestattet hat? Stehen sie nicht alle unter der unmittelbaren Aufsicht der Regierung, und haben die Regierungen sie nicht ganz in der Hand? Gewiß, bei der Art und Weise, wie die Privatgesellschaften in Deutschland beaufsichtigt werden, ist es in jeder Beziehung und ganz besonders in finanzieller Hinsicht besser, diese die Eisenbahnen bauen zu lassen, als durch den Bau auf Staatskosten die

Hosted by Google

Budgets zu überladen und ungeheuere Schulden zu contrahiren.

Man hat auch, wenn ich richtig verstanden habe, noch gesagt, daß die Vortheile der Eisenbahnen allen Klassen der bürgerlichen Gesellschaft zu Statten kommen müssen, allein ich glaube, daß dieser Zweck ebenso gut erreicht wird, wenn die Eisenbahnen durch Privatgesellschaften erbaut, als wenn sie vom Staate ausgeführt werden.

Blicken wir um uns, meine Herren, so finden wir überdies, daß die Post, welche doch gewiß ein sehr wichtiges Institut ist, sich bis auf den heutigen Tag im Besitz eines Privatmannes, nämlich des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis, dem sie als Erbleihe übertragen worden ist, befindet; wir sehen ferner die Dampfschifffahrt, welche doch gewiß ebenso wichtig, wie die Eisenbahnen, ist, ebenfalls im Besitze von Privatgesellschaften; wir sehen endlich die meisten bisher erbauten deutschen Eisenbahnen im Besitze von Privaten. Wir sehen dies in Oestreich, Preußen und bei der Taunuseisenbahn; man kann daher sicherlich auch die Concession zu den in Frage stehenden Bahnen durch das Großherzogthum an Privatgesellschaften ertheilen. Ohnedies wird man wohl den längst anerkannten Satz nicht bestreiten, daß Privatgesellschaften der Regel nach stets wohlfeiler bauen und administriren, als der Staat, und ich kann mich in dieser Hinsicht namentlich auf Belgien beziehen, wo die Eisenbahnen unter der Selbstadministration des Staates stehen, und wo dieselben, obgleich sie ohne Zweifel die frequentesten Bahnen sind, doch nur 3 pCt. ertragen.

Man hat freilich auch noch gesagt, es sei keine Aussicht vorhanden, daß sich Privatgesellschaften zum Baue der Eisenbahnen melden würden. Indessen hatte sich doch bekanntlich bereits eine Gesellschaft gebildet, welche von Frankfurt nach der Badischen Grenze bauen wollte, und welche auch schon gebaut hätte, wenn ihr nur die betreffenden Staatsregierungen 3 pCt. Zinsen und 1 pCt. Tilgungsfond garantirt und ihr überhaupt die nöthige Unterstützung gewährt hätten. Wer kann nun aber heute in Abrede stellen, daß es viel besser gewesen wäre, wenn man dieser Gesellschaft selbst jene geforderte Garantie geleistet hätte, als daß wir jetzt auf Staatskosten bauen sollen! Uebrigens muß ich auch Denjenigen widersprechen, welche behaupten, daß sich in Zukunft keine Privatgesellschaften mehr melden würden. Eben so gut, wie tagtäglich an anderen Orten solche Privatunternehmen begonnen werden, eben so gut wird es auch Privatunternehmer für die

Hosted by Google

Eisenbahnen in unserem Lande geben, und ich bin fest überzeugt, daß wenn morgen der Frankfurter Handelsstand erfährt, daß wir nicht auf Staatskosten bauen wollen, sich eine Privatgesellschaft in Frankfurt, namentlich zum Baue von Frankfurt durch Oberhessen, bilden wird, und zwar darum, weil, wie ich dies heute schon bemerkt habe, der Frankfurter Handel ohne die Eisenbahn nach dem Norden sich nicht erhalten kann, und auf der anderen Seite eine Eisenbahn über Fulda unter den bestehenden Verhältnissen nicht denkbar ist.

Nach allem dem, was ich bisher auszuführen die Ehre hatte, muß ich mich wiederholt dahin aussprechen, daß ich den vorliegenden Gesetzesentwurf für sehr bedenklich halte und daß ich, zumal unter den jetzigen Umständen, und da der so höchst wichtige Gegenstand selbst, von dem es sich handelt, noch so wenig aufgeklärt und vorbereitet ist, nicht für denselben stimmen kann. Ich erlaube mir daher zum Schlusse folgende Anträge zu stellen, bezüglich welcher ich um besondere Abstimmung über jeden einzelnen bitten muß:

1) den dermal vorliegenden Gesetzesentwurf ehrerbietigst abzulehnen;
2) die Staatsregierung zu ersuchen, eine Concurrenz für Privatgesellschaften zum Baue der Eisenbahnen in dem Großherzogthume zu eröffnen;

eventuell ferner

3) die Staatsregierung zu ersuchen, den Ständen vorerst eine umfassende Gesetzesproposition vorzulegen, durch welche folgende Punkte näher bestimmt werden:
   a. eine genaue Bezeichnung der zu erbauenden Bahnlinie;
   b. das Verzeichniß der zu erbauenden Bahnhöfe und Stationsplätze;
   c. genaue Kostenüberschläge für alle Bahnlinien, Bahnhöfe und sonstige Ausgaben;
   d. die Anhaltspunkte für die Tarifsätze;
   e. das Verhältniß zu der Post.

Indem ich diese Anträge stelle, gehe ich natürlich von dem Wunsche aus, daß alle die wichtigen Punkte, welche ich soeben erwähnt habe, entstehenden Falls, wenn nämlich auf Staatskosten gebaut werden soll, vor allen Dingen von der Staatsregierung, so vorbereitet werden mögen, daß sie demnächst den Ständen die erforderliche Vorlage darüber machen kann.

Man wird vielleicht dagegen einwenden, daß der Landtag schon soweit vorgerückt sei, daß auf diesem Landtage die ge-

Hosted by Google

wünschten Mittheilungen nicht mehr gemacht werden könnten. Nun wohl, so möge man lieber die Ständeversammlung vertagen und sie später wieder zusammen berufen. Ich habe wahrhaftig schon lange genug die Last der Landtage mitgetragen, und wünsche nichts sehnlicher, als endlich einmal auf längere Zeit wieder nach Haus und in den Kreis meiner Familie zurückkehren zu können. Allein dessen ungeachtet muß ich erklären, daß es doch hundertmal besser für das Land sein möchte, wenn wir diesen wichtigen Gegenstand genauer und nach allen Richtungen prüfen könnten und wenn die Staatsregierung uns zu dem Ende etwa nach einem halben Jahre oder einem Jahre wieder zusammen beriefe, als daß wir heute ein nicht gehörig vorbereitetes Votum abgeben. Die wenigen tausend Gulden, welche eine solche abermalige Zusammenberufung kosten werden, können doch wahrlich nicht in Anschlag kommen, wenn wir erwägen, wie viele Millionen der vorliegende Gesetzesentwurf kosten wird, Falls wir demselben unsere Zustimmung ertheilen, und daß wir noch zur Zeit offenbar nicht einmal im Klaren darüber sind, wie und wofür diese Millionen verwendet werden sollen.

Wäre es nicht beruhigender für uns und unsere Committenten, wenn wir etwa nach einem halben Jahr auf vier Wochen zusammenkommen und man uns dann genauere Auskunft geben könnte, welche Bahnlinien gebaut, welche Bahnhöfe errichtet werden sollen, welche Summen mit Zuverläßigkeit als Betrag der Kosten angenommen werden können, welchen bestimmten Credit man fordern, von welchen Gesichtspunkten man bei Bestimmung des Tarifs ausgehen werde, welches System man gegenüber der Post einhalten werde, ob man derselben ein Recht der Entschädigung zugestehen wolle und ob in diesem Falle nicht etwa eine Expropriation im Interesse des Staats räthlich sei? Ich wiederhole, wäre dieses nicht beruhigender und zweckgemäßer, als über alle diese Fragen mit Stillschweigen hinweg zu gehen, oder gar dieselben lediglich der Staatsregierung zu überlassen? Dieses werden Sie aber thun, wenn sie den Gesetzesentwurf, wie er hier vorliegt, annehmen. Denn wer A sagt, muß auch B sagen. Haben Sie einmal den Gesetzesentwurf, wie er vorliegt, ohne Beschränkung angenommen, und somit die Staatsregierung ermächtigt, die von ihr beliebten Eisenbahnen zur Ausführung zu bringen, so haben Sie natürlich dadurch auch zu allem demjenigen, was zum Ausbaue der Bahnen erforderlich ist, Ihre Zustimmung ertheilt.

Hosted by Google

Ich bitte Sie, meine Herren, die wichtigen Folgen dieser Abstimmung recht sehr zu erwägen, und gebe mich in dieser Erwartung der Hoffnung hin, daß meine Anträge Ihre Unterstützung und Zustimmung erhalten werden.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Hauptsächlich ist herausgehoben worden, daß die Staatsregierung unvorbereitet diesen Gesetzesentwurf in die Kammern gebracht habe. Wenn dies wahr wäre, so würde dies der graveste Vorwurf sein, den man der Staatsregierung in einer so wichtigen Sache machen könnte, und sie hätte ihn verdient.

Aber, meine Herren, so lange noch die Eisenbahnen entfernt von unseren Grenzen waren, konnten wir ruhig zusehen, wir konnten abwarten, wie sich die Ereignisse ausbilden würden. Nachdem wir aber rundum von Eisenbahnnetzen umgarnt waren, durfte die Staatsregierung nicht mehr müßig bleiben, sie mußte mit andern benachbarten Regierungen sich über ein gleiches Interesse zu vereinigen suchen. Diese Vereinbarungen sind längst eingeleitet und stehen auf dem Punkte, abgeschlossen zu werden. In dieser Beziehung kann der Staatsregierung kein Vorwurf gemacht werden; sie hat hierin gethan, was die Zeit von ihr forderte.

Was die Größe der Kosten betrifft, so gibt es zwei Wege, Voranschläge zu machen.

Die eine Methode ist die, daß man jede Schaufel Erde, jeden Cubikfuß Steine im Einzelnen für die ganze Länge der Eisenbahn berechnet, daß man die Schienen, nach dem Gewichte derselben, im Detail veranschlagt und die Kosten der einzelnen Lokomotive und Wagen zusammenstellt ꝛc. und hiernach ist der Voranschlag der Bahn von Frankfurt über Darmstadt nach Mannheim aufgestellt worden.

Allein alle Zusammenstellungen dieser Art haben bis jetzt getrügt; sie waren alle in der Regel zu gering. Dies erkläre ich unumwunden, da mir jede Täuschung ein Gräuel ist.

Es gibt aber auch noch eine andere, weit zuverläßigere Methode, und diesen Weg haben wir, neben dem andern, ebenfalls eingeschlagen. Wir haben uns officielle Mittheilungen über die Kosten der schon fertigen Eisenbahnen in Deutschland und Belgien verschafft, und haben hiernach **a posteriori** gerechnet und so sind die Zahlen entstanden, welche die Staatsregierung Ihnen summarisch mitgetheilt hat. Wir mußten analoge Bahnen hierbei zum Grunde legen; die Eisenbahn von Leipzig nach Dresten ist zu dem Ende bereist worden. Wir haben genaue Untersuchungen angestellt, wie sich die

Hosted by Google

Schwierigkeiten des dortigen Terrains zu denen in der Provinz Oberhessen verhalten. Das Terrain für beide Bahnen hat sehr große Aehnlichkeit mit einander; es waren dort Viadukts und Tunnels und große Brücken ebenfalls nothwendig und deßwegen ist die Bahnlinie von Dresten nach Leipzig bei der Berechnung für Oberhessen zum Grunde gelegt worden. — Aber noch hat man eine andere Controle eintreten lassen. Weil nämlich der Tagelohn und andere Kosten in Sachsen anders sein kann, als bei uns, so hat man sich officielle Mittheilungen über sämmtliche Kosten bei dem Bau der Taunuseisenbahn verschafft, und nach diesen die Rechnung wiederholt. Da nun aber bei der Eisenbahn durch die Provinz Oberhessen auch noch eine außerordentliche Arbeit, nämlich ein Tunnel vorkommt, welcher bei der Taunusbahn fehlt, so hat man wieder die sämmtlichen Kosten, welche der Tunnel für die rheinische Eisenbahn zwischen Cöln und Aachen verursachte, verhältnißmäßig in Anschlag gebracht und die nach den Normen der Taunuseisenbahn berechneten Kosten hinzugefügt.

Sie sehen, meine Herren, man ist mit großer Umsicht und Vorsicht zu Werke gegangen, auch sind die Linien von der nördlichen bis zur südlichen Grenze mit der größten Genauigkeit nivellirt und aufgenommen worden. Freilich verbürgen kann man diese Voranschläge nicht bis auf einige Procente; aber dasjenige, was überhaupt in dieser Beziehung zu leisten möglich ist, das ist geleistet worden. — Die Staatsregierung hat jedoch niemals viel Lärm von demjenigen gemacht, was sie gethan, es ist nicht bei ihr Maxime, in die Journalposaune zu stoßen, sie hat vielmehr ruhig und im Stillen die Sache gehörig vorbereitet, es sind überdies an Ort und Stelle Techniker geschickt worden, und es ist noch jetzt Einer derselben, ein sehr ausgezeichneter junger Mann, im Dienste der rheinischen Eisenbahncompagnie.

Der Vorwurf, daß die Staatsregierung unvorbereitet diesen Gesetzesentwurf vorgelegt habe, muß daher zurückgewiesen werden.

Wenn nun ferner behauptet wird, daß die Kosten, wenn es auch 10 Millionen seien, von dem Großherzogthum nicht aufgebracht werden könnten, wenn eine Parallele zwischen diesen Kosten und denen, welche die Kriege und sonstige Calamitäten hervorrufen können, gezogen werden will, so halte ich beides für unrichtig.

Ich will in diesem Augenblick nicht von den großen staatswirthschaftlichen Vortheilen reden, welche die Eisenbah-

Hosted by Google

nen ohne Zweifel unserem Lande bringen werden, welches dieser Wohlthat noch in manchen Beziehungen so bedürftig ist; sondern ich rede blos von dem Finanzpunkte, und in dieser Beziehung glaube ich allerdings, daß mindestens $^3/_4$ der Zinsen und Amortisation durch den Ertrag gedeckt werden, und wenn man auch noch so nachtheilig rechnet, so wird nur das letzte Viertel hiervon vom Staate getragen werden müssen. Was ist aber nun dieses eine Viertel von den 10 Millionen gegen die Vortheile, welche überhaupt die Eisenbahnen für das Land haben? Keineswegs wird daher die Staatsschuld sich um die Gesammtsumme von 10 Millionen vermehren; nein, sie wird höchstens mit $2^1/_2$ Million vermehrt werden, da das, was die Eisenbahn selbst erträgt, doch wahrhaftig nicht mit aufgerechnet werden kann.

Wenn entgegnet worden, daß das Gesetz zu allgemein gehalten sei, daß die Richtung der Bahn, die Kosten ꝛc. nicht darin aufgenommen wären, so hat dieses einen sehr einfachen Grund. Man wollte der Zukunft nicht vorgreifen, man kannte in dem gegenwärtigen Augenblicke das Bedürfniß noch nicht, in welchen Richtungen die Eisenbahnen gebaut werden müßten; nur über den Bau einer einzigen war man gewiß, und diese hat man in den Motiven angedeutet und über diese will man sich mit den Ständen vor Allem vereinbaren. Wenn in Zukunft etwa noch andere Eisenbahnen gebaut werden sollen, so kann der Staat die Kosten ebenfalls unter der Herrschaft dieses Gesetzes aufbringen, es wird dann Einheit in dem Ganzen herrschen und nicht ein Theil des Landes gegen den andern benachtheiligt werden. Darum ist in allen Beziehungen die ursprüngliche Redaction des Gesetzes ganz allgemein gehalten worden; dagegen bleibt die Bestimmung der Bahnen, welche gebaut werden sollen, den besonderen Vereinbarungen der Regierung und Stände vorbehalten, und es ist ganz gewiß, daß diese Art der Behandlung einen großen Vorzug vor derjenigen verdient, wo man über jede einzelne Eisenbahn ein Specialgesetz gibt.

Ich glaube, daß die Staatsregierung durch das Vorgetragene vollständig gerechtfertigt ist, sowohl in der Beziehung, daß sie gehörig vorbereitet war, ehe sie diesen wichtigen Schritt gethan hat, als auch zweitens, in der Beziehung, daß sie das Gesetz allgemein gehalten hat, um, wie bei den Straßenbaugesetzen, demnächst auch über diejenigen Eisenbahnen, welche noch gebaut werden sollen, sich mit den Ständen vereinbaren zu können.

Hosted by Google

Der Abg. Zulauf: Ich bin vorerst mit der Minorität des Ausschusses darin einverstanden, daß die Eisenbahnen nicht auf Staatskosten, sondern auf Actien gebaut werden sollen, und zwar aus dem Grunde, weil ich meiner Seits glaube, daß eine Gesellschaft immer viel wohlfeiler baut, als der Staat, und Alles, was der Staat baut, oder selbst verwaltet, überhaupt theuerer ist. Auch werden die Eisenbahnen gewiß nicht für das geringe Publikum gebaut, sondern für die großen Geschäfts- und Handelsleute. Für diese sind sie am meisten bestimmt, und darum mag man sie ihnen auch zu bauen überlassen. Sie haben den Nutzen, und mögen daher auch den Schaden, der entsteht, tragen.

Es ist von dem Abgeordneten Hügel vorzugsweise hervorgehoben worden, was die Eisenbahn, welche durch die Provinz Oberhessen geleitet werden soll, für Nutzen und Vortheile bringe. Allein ich kann mich bis jetzt noch nicht davon überzeugen, daß wenn die Eisenbahn in dieser Richtung gebaut wird, die Provinz Oberhessen so große Vortheile davon hat. Denn ich frage: wie weit ist das Hinterland, wie weit ist der Vogelsberg, wie weit sind die Städte Alsfeld, Lauterbach, und Schlitz davon entfernt? und das sind doch diejenigen Städte, worin die meisten Fabriken und die meisten Geschäftsleute in Oberhessen sich befinden. Ich frage ferner: was sollen die Oekonomen für Vortheile davon haben? Wenn ich einen Wagen Frucht auflade, um denselben nach Frankfurt zu bringen, und ich soll 12 bis 16 Stunden fahren bis zur Eisenbahn, so kann ich auch eben so gut 6 oder 8 Stunden noch weiter nach Frankfurt fahren; ich werde also die Eisenbahn nicht benutzen. Geradeso ist es auch mit den Waaren. Wenn ein Wagen mit Waaren beladen wird, so hat der Fuhrmann einen halben oder ganzen Tag zu thun, bis er die Waaren aufgeladen hat; und wenn er einmal geladen hat und er soll so weit bis an die Eisenbahn fahren, während er nur 6 bis 8 Stunden weiter nach Frankfurt hat, so packt er gewiß die Waaren nicht ab, um sie auf der Eisenbahn weiter bringen zu lassen, sondern er fährt mit seinem Wagen nach Frankfurt. Ich kann mich hienach durchaus nicht davon überzeugen, daß die Bewohner der Provinz Oberhessen, insbesondere die Geschäftsleute, bedeutende Vortheile von jener Eisenbahn hätten.

Ich kann mich nicht einmal davon überzeugen, daß diejenigen Städte, welche die Eisenbahn selbst in ihre unmittelbare Nähe bekommen, so große Vortheile dadurch erlangen, als der Berichterstatter glaubt. Diese Städte werden gewiß

Hosted by Google

auch Noth leiden, und es fragt sich, ob dieselben sich für die Eisenbahn erklären würden, wenn sie alle hier in Betracht kommenden Verhältnisse genau kennten und überlegten. Ich sehe nicht ein, welche Vortheile sie dadurch erlangen, wenn sie die Eisenbahn bekommen. Sie werden in Folge davon keine so große Geschäfte mehr machen, denn die Reisenden werden lieber in Kassel und in Frankfurt sich aufhalten, in Gießen aber und den benachbarten Städten werden wenige einkehren; wir werden nur den Erfolg haben, daß die Reisenden durch unser Land durchfliegen.

Ich gebe Ihnen noch ferner zu bedenken, wie viele Leute durch die Eisenbahn brodlos gemacht werden. Was haben wir allein jetzt für eine Menge Hauderer in Gießen und in Friedberg? Noch vor kurzem habe ich von dem Abgeordneten Fritz gehört, daß an einem Tage in der letzten Messe 19 Familienwagen von Friedberg besetzt gewesen wären. Von denen Reisenden, die auf den Nebenstraßen herkommen und auf den Zwischenstationen einsteigen, kann wohl nicht die Rede sein. Die Hauptreisenden bleiben immer auf der Hauptstraße; diese werden nicht an den Zwischenstationen aussteigen und die Nebenstraßen einschlagen. — Es ist also natürlich, daß dadurch die Hauderer um ihr Brod kommen. Es werden aber auch die Fuhrleute von der Straße verschwinden, die seither in den Zwischenorten immer gefüttert haben; und zwar füttern sie daselbst Hafer, den sie den Leuten abkaufen müssen, was ein nicht unbedeutender Vortheil für letztere ist. Das wird auch aufhören, denn die Eisenbahn braucht keinen Hafer. Ebenso verlieren auch die Handwerksleute, Schmiede, Wagner, Sattler ꝛc.

Dies ist meine Ansicht von der Sache; und sie wird bestätigt durch dasjenige, was wir noch vor kurzem von dem Abgeordneten Kilian über das Schicksal der Hauderer in Kastell gehört haben; er hat hervorgehoben, was diese durch die Taunuseisenbahn verloren haben. Nehmen wir uns daran ein Beispiel.

Es ist uns auch damit Furcht eingejagt worden, daß man sagte, wenn wir nicht bauten, so würde Kurhessen neben uns herbauen; wir sollten daher nur nicht säumig sein, denn sonst würden die Kurhessen die Eisenbahn über Fulda bauen. Aber, meine Herren, fürchten Sie sich davor nicht; die Kurhessen sind so eilig nicht. Die Kurhessische Regierung besinnt sich erst, ehe sie einen solchen Plan ausführt. Wenn aber auch dies wirklich der Fall wäre, und jene bauten jetzt über Kassel nach Marburg, so würden wir uns doch immer

Hosted by Google

noch anschließen können; und wenn Kurhessen von Kassel über Fulda bauen wollte, so würde dies einen Unterschied von 16 bis 20 Stunden machen, um welche die Bahn länger würde. Diese Besorgniß brauchen wir um so weniger zu haben, als Kurhessen über Fulda nicht nach Frankfurt kommen kann, ohne unser Land zu berühren, und ich hoffe doch nicht, daß dies nachgegeben werden wird, wenn man einmal sich dahin ausgesprochen hat, daß dies für unser Land schädlich wäre.

Wenn sodann behauptet wird, daß die Bahn aus militärischen Rücksichten gebaut werden müsse, so glaube ich doch, daß, wenn dies wirklich der Fall ist, uns von Bundeswegen ein Beitrag dazu geleistet werden müßte, damit unser Land hierdurch nicht so tief in Schulden kommt.

Wenn jedoch eine Eisenbahn gebaut werden soll, so glaube ich allerdings, daß die Bahn durch die Provinz Oberhessen sich mehr rentiren wird, als die andern. Bei letztern bezweifle ich überhaupt die Rentabilität, die Straße an der Bergstraße hin hat mit einer Wasserstraße zu concurriren, und sogar nicht blos mit einer, sondern mit zwei oder drei; diese werden der Eisenbahn Eintrag thun.

Berücksichtige ich endlich noch die großen Kosten, welche durch den Bau der Eisenbahnen entstehen werden, so kann ich meinerseits mich nicht dazu verstehen, in der Weise, wie der Plan vorgelegt worden ist, für dessen Ausführung zu stimmen; ich möchte nicht die Verantwortlichkeit der beantragten Maßregel auf mich nehmen, und zwar aus dem Grunde nicht, weil ich glaube, das Land wird dadurch vielleicht seinem Ruin, oder doch wenigstens dem härtesten Drucke entgegengeführt werden.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Es ist nun schon mehrmals behauptet worden, daß der Staat viel theurer baue, als eine Privatgesellschaft. Ich weiß sehr wohl, dieser Grundsatz ist vor ohngefähr hundert Jahren aufgekommen, er wird noch jetzt in den Lehrbüchern nachgeschrieben, ohne daß die Erfahrungen, die inzwischen gemacht worden sind, dabei berücksichtigt werden. Ich muß gestehen, daß auch ich lange Zeit dieser Ansicht war, und wie hätte ich auch auf eine andere Ansicht kommen können, wenn sich mir nicht die Gelegenheit geboten hätte, diese Frage von Neuem zu prüfen. Die Resultate dieser sehr sorgfältigen Prüfung glaube ich der verehrlichen Kammer mittheilen zu müssen. Ich habe nämlich aus vielfältigen Erfahrungen gefunden, daß in dem Falle allerdings ein Private eine Anstalt wohlfeiler errichtet und

Hosted by Google

verwaltet, wenn er das Geschäft allein übersehen kann. Ganz anders verhält es sich aber, wenn irgend ein größeres Unternehmen gegründet werden soll, wozu eine Gesellschaft und wobei eine verwickelte Verwaltung, nothwendig ist. Ich stelle daher die Behauptung auf, und kann sie mit Belegen nachweisen: es baut und administrirt der Staat in einem solchen Falle viel wohlfeiler und sicherer, als eine Privatgesellschaft. Die Gründe hiervon lassen sich ebenfalls leicht nachweisen. Eine Privatgesellschaft muß nämlich bei Weitem mehr für Besoldungen an ihre Beamten bezahlen, als der Staat, weil die Privatdiener unter keiner Dienstpragmatik stehen und die Privatgesellschaft sie fortschicken kann, wann sie will. Der Staat administrirt also schon in dieser Beziehung wohlfeiler; er wird aber auch bei seinen Unternehmungen eine viel strengere Controle führen, als Privatgesellschaften dies zu thun im Stande sind, und daher weniger Unterschleifen ausgesetzt sein, als letztere. Vergleichen Sie nur einmal alle diejenigen Anstalten, welche auf Privat- und welche auf Staatskosten ausgeführt und verwaltet werden, so werden Sie den Unterschied, wenn Ihnen anders die Materialien offen vorgelegt werden, finden und Sie werden meine Behauptung als richtig anerkennen müssen.

Dann ist ferner behauptet worden, die Eisenbahnen würden blos für die reicheren und größeren Gewerbs- und Geschäftsleute gebaut. Ich habe hier eine Mittheilung von dem Direktor der Taunus-Eisenbahn, von welcher ich in dieser Versammlung Gebrauch machen kann. Nach derselben fuhren in der ersten Wagenklasse in dem verflossenen Jahre 9176 Reisende, in der vierten Wagenklasse, wo die Station bekanntlich nur 6 bis 8 oder 9 kr. kostet, fuhren 471,043 Personen. Dieß beweist offenbar, daß die Eisenbahnen nicht vorzugsweise für den reichen Mann bestimmt sind, daß vielmehr der große Vortheil der Eisenbahnen darin besteht, daß dieselben für arme und geringere Reisende dadurch zugänglich werden, daß die Reisekosten die Kräfte der ärmeren Klasse nicht übersteigen, daß selbst der Bettler, wie ich mit meinen Augen gesehen, sich auf die Eisenbahn setzt, um an fremde Orte zu gehen und zu betteln, weil er auf diese Weise wohlfeiler davon kommt, als wenn er zu Fuße ginge. — Ich glaube daher nachgewiesen zu haben, daß jene Behauptung auf einer ganz falschen Ansicht beruht.

Der Abg. Schneider: Ich hatte gestern die Absicht nicht, über die allgemeine Frage mir das Wort zu erbitten, ich bin aber immer mehr zu der Ueberzeugung gekommen,

Hosted by Google

daß wir hier über eine der wichtigsten Angelegenheiten des Landes berathen, und ich fühle in mir die Verflichtung, auch meinerseits eine Art Glaubensbekenntniß abzulegen, welches sich nur in Sätzen andeuten läßt. Ich halte es daher für meine Schuldigkeit, bezüglich der ersten hier zur Sprache gekommenen Frage mich dahin zu erklären, daß ich weder eine Oberhessische, noch eine Starkenburgische und eben so wenig eine Mainzer Bahn im Auge habe, sondern, wenn es sich vorerst von der Anlage der Hauptbahnlinien in unserm Großherzogthum handelt, ich nur einen Theil einer deutschen Eisenbahn im Auge habe; und daß alle Besorgnisse wegen künftiger Rentalilität der Bahn größtentheils durch die, hinsichtlich der Art und Weise, in der die Ausführung und Verwaltung projectirt wird, uns gewordenen vertraulichen Eröffnungen bei mir beseitigt sind. Ich bin auch überzeugt, daß der weitere Verfolg der Diskussion lehren wird, daß wenn die Wünsche und Hoffnungen, welche von den verschiedenen Seiten geäußert worden sind, sich vereinigen ließen, bei weitem der größte Theil der verehrlichen Kammermitglieder sich schon entschieden haben würde, für die Erbauung der fraglichen Bahnlinie zu stimmen. — Die Frage wegen Ueberlassung des Baues einer Eisenbahn an Actionäre ist bei mir dadurch beseitigt, daß es wohl ausser allem Zweifel liegt, daß die Zinsen des Anlagekapitals nicht völlig herauskommen, noch weniger aber ein Theil zur Tilgung des Kapitals. Ich glaube daher, daß die Kapitalisten so klug und so vernünftig sein werden, auf ein solches Unternehmen nicht einzugehen. Auf der andern Seite bin ich auch überzeugt, daß dasjenige, was der Staat zur Vervollständigung des Betrags der Zinsen und zur Bildung eines Tilgungsfonds zuzulegen haben wird, seine Kräfte nicht über die Maaßen in Anspruch nimmt. Ich glaube hiernach für die Hauptfrage mit gutem Gewissen stimmen zu können, und ich werde mich in den einzelnen Punkten, welche etwa noch zur Sprache kommen werden, fern von allem Provinzialismus, mit offener Redlichkeit aussprechen und demnächst stimmen.

Der Abg. von Rabenau (Oberst): Was die in Berathung stehende Vorfrage betrifft, so halte ich den Gegenstand derselben für zu wichtig, um schweigen zu dürfen. Ich bin fest überzeugt, daß wir dem Bedürfniß der Zeit früher oder später nachkommen müssen, und werde mich daher entschieden für den Bau einer Eisenbahn durch das Großherzogthum, wie er von der Staatsregierung proponirt worden ist, erklären. Ich glaube auch ganz bestimmt, daß, wenn wir

Hosted by Google

dahin kommen sollten, was ich jedoch nicht hoffe, daß wir uns von diesem großen Eisenbahnsystem ausschlössen, wir uns dadurch von dem großen Zollverein isoliren und uns eines Theils der großen politischen und merkantilischen Vortheile dieses Vereins begeben würden, welche Folgen ich meinestheils nicht herbeiführen möchte. Es unterliegt keinem Zweifel, daß, wenn die Commercialstraßen sich außerhalb des Großherzogthums um dasselbe herumziehen sollten, ein großer Theil des Commerzes und Verkehrs, vielleicht auch manche Anlage oder Fabrik für das Großherzogthum verloren gehen werden. Ich würde es nicht verantworten zu können glauben, mich gegen ein Project, wie das vorliegende, so sehr ich mich auch gegen die damit verbundenen Kosten sträube, zu erklären.

Dennoch bin ich aber auch hinsichtlich der Kosten durch die Erklärung des Herrn Regierungscommissärs sehr beruhigt. Ich betrachte die Aufnahme der nöthigen Kapitalien nicht als eine nothgedrungene Operation, die man vollständig verzinsen und, tilgen muß, ohne daraus andere Vortheile zu ziehen; vielmehr glaube ich mit andern Rednern, daß die aufzunehmenden Gelder durch die Einkünfte von der Bahn selbst mit der Zeit gedeckt, also nicht nur die Zinsen gezahlt, sondern auch Ueberschüsse zur Amortisation verwendet werden können. Ich mache mir zwar keine Illusion darüber, daß dies in dem ersten Jahre geschehen wird, wohl aber wird es späterhin, wenn einmal die Bahn vollständig im Betriebe ist, in rasch steigender Progression geschehen.

Außerdem erkläre ich mich mit demjenigen einverstanden, was der Abgeordnete Graf Lehrbach heute bemerkt hat, ohne mich weiter in das Einzelne einzulassen, um nicht in ungeeignete Wiederholungen zu verfallen.

Was die zweite Hauptfrage betrifft, ob der Bau durch eine Actiengesellschaft oder auf Staatskosten ausgeführt werden soll, so erkläre ich, daß ich mit voller Ueberzeugung und nach demjenigen, was viele Redner vor mir zu Gunsten der Ausführung der Eisenbahn auf Staatskosten bemerkt haben, der Ansicht bin, daß auch bei uns die Eisenbahn durch den Staat auszuführen ist. Ich wünsche nicht, daß hinsichtlich der Anlage von Eisenbahnen die Angehörigen des Großherzogthums der ungeeigneten Speculation der Privatgesellschaft unterworfen werden sollen. Es hat sich aus Erfahrungen gezeigt, daß solche Privatgesellschaften durchaus keine größere Wohlfeilheit begründen; es ist bekannt, zur großen Unzufriedenheit des betheiligten Publikums, daß die Fahrpreise auf der Taunuseisenbahn die höchsten in Deutschland sind; warum

Hosted by Google

sollen wir uns der Willkühr von Actiengesellschaften unterwerfen? Der Staat kann meiner Ansicht nach die Sache dem Vortheile der Gesammtheit viel angemessener einrichten, wenn er selbst baut, als wenn die Bahn bloß unter der Oberaufsicht desselben steht. — Die aus den früheren Kriegszeiten noch auf uns lastenden Schulden können mich nicht abhalten, für den Bau der Eisenbahnen unter den vorliegenden Verhältnissen zu stimmen. Wäre es gegründet, daß wir, so lange wir noch Schulden hätten, oder aus Besorgniß vor einem möglichen Krieg, auf jede großartige, dem Staat nützliche Unternehmung verzichten sollten, wie vorhin behauptet wurde, so müßten wir in einer langen Reihe von Friedensjahren — deren wir jetzt 27 zählen — auf jedes derartige Unternehmen verzichten, die Hände in den Schooß legen und ruhig zusehen, wie wir von unseren Nachbarstaaten in allen Vortheilen überflügelt würden. Vor einem solchen Zustande bewahre uns Gott!

Der Abg. v. Dörnberg: Da ich sehr viel Interesse an der Nationalöconomie nehme, so ist es meiner Aufmerksamkeit nicht entgangen, welche Wirkungen die Eisenbahnen im Zeitraume von 10 oder 12 Jahren in Amerika, in England und Belgien hervorgebracht haben.

Dies und die Gelegenheit, mit sachkundigen Männern zu sprechen, welche mir Mittheilungen darüber gemacht haben, welche Wirkung die Eisenbahnen auf den Nationalreichthum, auf die Industrie gehabt haben, hat mich bewogen, die im Anfang dieses Jahres von mir gestellte Motion vor der Kammer zu begründen. Ich freue mich, daß jetzt der von mir angeregte Gegenstand durch die Proposition der Staatsregierung der Berathung der Kammer unterworfen worden ist.

Ueber die Frage nun, ob die Eisenbahnen auf Staatskosten gebaut werden sollen, erlaube ich mir Einiges zu verlesen, wonach sich Männer vom Fach über diese Frage dahin ausgesprochen haben, daß Eisenbahnen am zweckmäßigsten auf Staatskosten erbaut würden. In dem von v. Rotteck und Welcker herausgegebenen Staatslexicon wird darüber Folgendes gesagt:

> „Weise Staatsregierungen haben daher in neuerer Zeit keinen Anstand genommen, zum Behuf der Vervollkommnung der Transportmittel enorme Summen zu verwenden und dieselben mittelst Anleihen aufzubringen."

So hat selbst Nordamerika, dieser freie Staat, seine Hauptunternehmungen in Eisenbahnen auf Staatskosten ausgeführt;

Hosted by Google

in neuerer Zeit hat Oestreich sein Haupteisenbahnnetz auf Staatskosten ins Project genommen, weil es ihm zu gewagt schien, den Händen von Privaten dieses wichtige Bewegungsmittel zu überlassen; und es hat selbst das Königreich Preußen auf Staatskosten die Vermessung und Veranschlagung der Bahn von Halle nach Cassel und Cöln vornehmen zu lassen sich erboten, sobald sich die übrigen betheiligten Regierungen dazu bereitwillig erklärten, auf ihren Gebietstheilen bauen zu lassen. Würden wir uns dazu in der bei uns zur Sprache kommenden Richtung verstehen, so bin ich fest überzeugt, daß auch Kurhessen, (in welcher Beziehung ich Nachrichten erhalten habe), sich dazu entschließen würde, auch auf Staatskosten zu bauen. Wollten wir aber den Bau der Bahn auf unserem Territorium Privaten überlassen, so würden wir eine solche Gesellschaft gar nicht zusammen bringen können. Die Erfahrungen, welche wir in neuerer Zeit hinsichtlich der Privatgesellschaften gemacht haben, würden dabei ganz verloren gehen. Noch vor nicht langer Zeit haben die sächsischen Häuser den Bau der Bahnen durch ihre Territorien ebenfalls Privatgesellschaften überlassen; aber sie haben dieses Project aufgeben müssen, es bleibt ihnen nichts anderes übrig, als die Bahn auf Staats- oder gemeinschaftliche Kosten zu bauen. Der Minister Nothomb, der bekanntlich die Eisenbahnen in Belgien ins Leben zu rufen das Verdienst gehabt hat, hat darüber ein eignes Werk geschrieben und dargethan, wie vortheilhaft es für den ganzen Staat ist, die Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen. Uebrigens beträgt die Rente von den Eisenbahnen in Belgien nicht auf jeder Bahn 3 pCt., sondern auf den Hauptbahnen beträgt sie mehr. Die Hauptbahn von Brüssel nach Antwerpen erträgt 8 pCt. In Belgien hat man aber von den Hauptbahnen viele Seitenbahnen ausgehen lassen, welche dem Staate kaum 1 pCt. einbringen. Wenn man daher von 3 pCt. Ertrag spricht, so ist dies nur überhaupt vom Ertrage aller dortigen Eisenbahnen im Durchschnitt zu verstehen. Im Uebrigen ist die Bewegung der Reisenden in Belgien so immens gestiegen, daß da, wo 840 Personen früher reisten, jetzt 5950 Personen reisen. Unser Land ist bevölkert genug, daß sich diese Progression in der Bewegung der Reisenden in dem nämlichen Verhältniß herausstellen wird, und wenn der Herr Regierungscommissär vorhin bemerkte, daß sämmtliche Bahnen vorzugsweise durch die dritte und vierte Wagenklasse rentbar würden, so ist dies ganz richtig, indem in der Regel die vierte Klasse von Taglöhnern, Handwerksleuten, Handwerksburschen benutzt wird. Was die

Hosted by Google

übrigen Wagenklassen betrifft, so fahren in diesen allerdings vermögendere Leute; aber es geht doch aus dem Angegebenen hervor, daß nicht blos der reiche Mann sich durch die Eisenbahn eine angenehme Fahrt und schnelle Fortbewegung zu verschaffen sucht, sondern namentlich der Bürger und der Bauer. — Man hat behauptet, die in die Richtung der Bahn fallenden Städte würden dadurch zu Grunde gerichtet und die Hauderer würden ruinirt. Man hat diese Besorgniß bei der ersten Errichtung von Eisenbahnen in England ebenfalls gehabt, man hat gesagt, wenn einmal Eisenbahnen bestehen, braucht man 40,000 Pferde weniger. Allein die ersten Eisenbahnen sind dort gebaut worden, es bestehen daselbst jetzt viele Eisenbahnen, und bis jetzt ist noch nicht ein Pferd deßhalb abgeschafft worden. Bei der Erbauung der belgischen Eisenbahnen, namentlich der, welche von Brüssel nach Antwerpen geht, glaubte man das Nämliche. Die Eisenbahn wurde gebaut und in Brüssel hat man noch mehr Pferde anschaffen müssen, als früher, um nur die Menschen von und zu der Bahn zu bringen. Aus allen diesen Gründen, und weil ich die innige Ueberzeugung habe, daß nur der Staat am wohlfeilsten baue, nicht aber eine Privatgesellschaft, wie der Herr Regierungscommissär sehr richtig auseinander gesetzt hat — zwar kann ein Privatmann allerdings wohlfeiler bauen, als der Staat, aber eine Gesellschaft baut viel theuerer — bin ich dafür, daß auch bei uns der Staat den Bau der Bahn übernimmt. Ein sehr bekannter Mann, der viel mit Eisenbahnen sich beschäftigt hat und an der Spitze von Actiengesellschaften steht, Herr Hansemann in Aachen, ferner der bekannte List und der Rath Beil in Frankfurt, Director der Taunuseisenbahn, der England, Frankreich, Belgien, ganz Deutschland durchreist hat, und zwar hauptsächlich mit Rücksicht auf Eisenbahnen, haben sich dahin ausgesprochen, daß es vortheilhafter und zweckmäßiger wäre, die Bahnen auf Staatskosten zu erbauen und sie nicht Privatgesellschaften zu überlassen.

Ich wiederhole also, ich kann mich nur dahin aussprechen, daß auch bei uns die Eisenbahnen, welche so nothwendig sind und welche vorzugsweise Frequenz und Aufschwung in der Industrie hervorrufen werden, auf Staatskosten erbaut werden.

Der Abg. Georgi: Bei der allgemeinen Berathung der vorliegenden Frage würde ich mir das Wort nicht noch einmal erbeten haben, wenn mich nicht dasjenige, was Sie, meine Herren, gestern aus dem Munde des Herrn Abgeordneten

Hosted by Google

Prinz vernommen haben, dazu genöthigt hätte. Ich hatte die Frage, die uns beschäftigt, mit Gründen und Thatsachen bekämpft, wiewohl ich zugestehe, daß ich noch nie in dem Elderado, in London war und daß ich begreiflicherweise mir den Stoff meiner Zweifelsgründe nicht bei Herrn Beil des Raths zu Frankfurt einsammeln konnte. Was ich geredet habe, war das Product meiner Ueberzeugung. Ich füge hinzu, daß erst vor wenigen Tagen ein freisinniger Lord, im Oberhause des englischen Parlements, zur Begründung einer Motion mit schlagenden Ziffern nachgewiesen hat, das Elend, die Desperation sei in den mit Eisenbahnen bedeckten Manufacturdistricten Englands auf eine nie erlebte, Entsetzen erregende Höhe gestiegen.

Beachten Sie dies wohl, meine Herren. Der Herr Abgeordnete Prinz wirft mir Mangel an Einsicht, an Erfahrung und Gott weiß, was sonst noch all, vor. Bin ich es denn allein, der die Frage bekämpft hat? Sind nicht auch andere, ehrenwerthe Männer in dieser Versammlung, welche mir laut und vollständig beigestimmt haben? Mich berührt also jener Vorwurf nicht allein. Aber was mich betrifft, ich nehme keinen Anstand, zu erklären, daß ich sehr gerne auf jeden Anspruch, auf die Ehre verzichte, meinen Verstand, meine Einsichten, meine Erfahrungen mit denen des Herrn Abgeordneten Prinz in irgend einen Vergleich gezogen zu sehen. Wenn es Ihre Ueberzeugung erlaubt, Ja zu sagen, wie kann ich es hindern? Ich bin kein Rentier, kein Oeconom, kein Industrieller, kein Schriftsteller, kein Poet. Was habe ich also für meine Person, für meine Familie bei der Frage zu wagen? Ich kann nur dabei gewinnen, wenn sie bejaht wird. Denn ich denke nicht, daß man so kleinlich sein und mir und den Meinigen demnächst das Mitfahren darum versagen wird, weil ich gegen die Eisenbahnen gestimmt habe. Aber ich muß daran erinnern, daß 25,000 Hessen zur Vertretung ihrer Interessen mich auf diesen Platz gestellt haben. Ich habe meiner Ueberzeugung, folglich meiner Pflicht genügt. Widerlegt mich mit Gründen, setzet meinen thatsächlichen Beweisen bessere Beweise entgegen, und ich bin Euer!

Meine Herren, ich sage kein Wort weiter.

Der Abg. Hügel: Zuerst habe ich den Abgeordneten Aull und v. Grolman den innigsten Dank abzustatten für die schmeichelhafte Aufnahme meiner kleinen Arbeit. Sie hat eine solche Aufnahme in der That nicht verdient, denn mein Vortrag ist lediglich eine Zusammenstellung desjenigen, was ich Lehrreiches aus den vielen Büchern und Schriften, die in

Hosted by Google

neuerer Zeit über Eisenbahnen herausgekommen sind, geschöpft habe. Ich kann daher meine Arbeit nur als eine Sammlung flüchtiger Skizzen ansehen. Auf Gründlichkeit dürfte sie deßhalb wohl keinen Anspruch machen; dagegen bin ich überzeugt, daß sie auf Wahrheit den gegründetsten Anspruch hat.

Ich habe in meinem Vortrag die Frage: ob die Eisenbahnen auf Staatskosten oder durch Privatunternehmungen gebaut werden sollen, nicht berührt, da ich die Erörterung derselben als zum Artikel 1 gehörig betrachtet habe. Da dieselbe aber nun doch schon beim allgemeinen Theile zur Discussion ausgesetzt ist, so halte ich es für meine Pflicht, mich ebenfalls darüber noch zu äußern.

Meiner Ansicht nach soll eine Anstalt, welche von der Allgemeinheit benutzt wird, auch von der Allgemeinheit ins Leben gerufen werden. Nach diesem, durch unsere staatswirthschaftlichen Verhältnisse bedingten Grundsatz ist auch bei uns bis jetzt immer verfahren worden. Allerdings ist auch seither in den andern deutschen Staaten dieser Grundsatz befolgt worden, und dennoch wurden in den meisten dieser Staaten die jetzt im Betriebe befindlichen Eisenbahnen durch Privatgesellschaften gebaut. Ich kann mir diese auffallende Abweichung von dem angegebenen Grundsatze nur dadurch erklären, daß die Regierungen, von der Großartigkeit der Eisenbahnbauunternehmungen überrascht und zugleich von der Ungeduld der Actiengesellschaften gedrängt unterlassen haben, die Frage, ob es nicht besser sei, diese Unternehmungen von Staatswegen auszuführen, sogleich in Erwägung zu nehmen; und es ist möglich, daß man sich durch das Beispiel von England, was die Muster zum Bau der Eisenbahnen in Deutschland hergab, hat irre leiten und gleichsam einschläfern lassen. Doch bald kam man in jenen Staaten, wenn ich mich so ausdrücken darf, wieder zu sich, und die Folge davon ist, daß nunmehr in fast allen Staaten, wo die vorhandenen Eisenbahnen durch Privatgesellschaften gebaut wurden, die im Augenblick im Bau begriffenen und die projectirten auf Staatskosten ausgeführt werden sollen. Dieses ist namentlich in Oestreich, Preußen, Sachsen und Baiern, also in den größten Staaten Deutschlands, der Fall.

Ich habe hier ein Verzeichniß sämmtlicher vollendeten, im Bau begriffenen und projectirten Eisenbahnen Deutschlands vor mir; darin befindet sich zugleich die Angabe, welche Eisenbahnen durch eine Privatgesellschaft, oder welche auf Staatskosten gebaut worden sind oder werden sollen. Aus diesem Verzeichnisse, welches 38 Bahnen mit einer Gesammtlänge

Hosted by Google

von 777 Meilen enthält, geht deutlich hervor, wie der Bau der Eisenbahnen durch Private nach und nach abnimmt und dem Baue von Seiten des Staats das Feld räumt.

Die Eisenbahnen sind meiner Ueberzeugung nach, und ich glaube, daß darüber auch nicht der mindeste Zweifel mehr herrscht, nichts anderes, als verbesserte Straßen; bei dem Bau unserer Straßen hat aber Niemand daran gedacht, die Herstellung derselben Privatunternehmungen zu überlassen. Alle Gründe aber, welche für den Bau der Chausséen auf Staatskosten sprechen, machen sich in erhöhtem Maße für den Bau der Eisenbahnen geltend. Ich will diese Gründe kurz berühren.

1) Zuvörderst ist der Staat allein im Stande, solche öffentliche Anstalten so gemeinnützig, als nur immer möglich, zu machen, was die Privaten nicht können und, besser gesagt, nicht thun. Denn den Privaten kommt es blos darauf an, aus ihrer Privatanstalt eine so große Rente zu ziehen, als es nur immer möglich ist. Sie werden deshalb nicht so bereit sein, Verbesserungen in der Verwaltung und dem Betriebe der Bahn, die einen größeren Kostenaufwand erfordern, vorzunehmen; wenigstens werden sie damit so lange als möglich zögern.

2) Der Staat ist durch seine Verbindung mit den Nachbarstaaten allein im Stande, solche Uebereinkünfte mit denselben zu treffen, die geeignet sind, den Verkehr zu befördern, was Private natürlich nicht thun können; und

3) ist der Staat allein im Stande, die Collisionen, die in Zukunft mit der Postanstalt entstehen werden, auszugleichen.

Uebrigens liefert, im Vorbeigehen bemerkt, dieses Verhältniß mit der Post den sichersten Beweis davon, wie gefährlich es ist, solche Verkehrsmittel, wie die Eisenbahnen sind, in die Hände von Privaten zu legen.

Aber, meine Herren, man hat Ihnen England angeführt und Ihnen gesagt, daß ja dort alle Eisenbahnen durch Privatunternehmungen erbaut worden seien. Das steht ganz richtig; allein in England baut man auch die Straßen, in England baut man auch die Kanäle, kurz alle derartige öffentliche Anstalten, ja sogar die Schulen auf Privatkosten, und der Staat tritt nur alsdann bei einem solchen Unternehmen durch Leistung eines gewissen Beitrags aus der Staatskasse oder durch Uebernahme aller Kosten in's Mittel, wenn sich für dieses Unternehmen kein Private findet, weil dasselbe voraussichtlich keine hinreichende Rente verspricht.

Hosted by Google

Daraus geht also hervor, daß in England ganz andere staatswirthschaftliche Grundsätze befolgt werden, als in Deutschland, und wenn Ihnen daher die Minorität des Ausschusses England zum Muster empfiehlt, so mußte sie Ihnen auch consequenter Weise, da sie behauptet, die durch das Großherzogthum projectirte Eisenbahn rentire sich nicht, empfehlen, diese Bahn, wie es in England geschieht, auf Staatskosten zu bauen. Sie sehen also, daß die englischen Verhältnisse auf Deutschland nicht immer passen, wie es denn überhaupt gefährlich ist, Vergleiche zwischen zwei Ländern anzustellen, wovon man nur das eine kennt. Und wollte man in vorliegender Sache wirklich Vergleichungen anstellen, so muß man in Deutschland selbst bleiben, und hierdurch stellt sich ein ganz anderes Resultat heraus. Baiern und Baden bauen auf Staatskosten; Hannover und die thüringischen Regierungen haben sich entschieden für den Bau auf Staatskosten ausgesprochen; Kurhessen wird ein Gleiches thun und nach neuesten Nachrichten ist es nicht mehr zweifelhaft, daß Oestreich und Preußen keine Concessionen mehr an Private geben, sondern den Bau dieser Linien auf Staatskosten übernehmen. So kommt es, daß von oben angegebenen 777 Meilen deutscher Eisenbahnen 407 auf Privatkosten und 370 auf Staatskosten gebaut werden, und dieses Verhältniß kann man doch nicht, wie die Minorität des Ausschusses thut, als wenige Ausnahmen ansehen.

Zum Schlusse noch einige kurze Erwiederungen auf einige Bemerkungen, die gemacht worden sind. Der Abgeordnete Glaubrecht hat bemerkt, daß die in meinem Vortrage enthaltene Schilderung der Eisenbahnen, der er ebenfalls, wofür ich ihm dankbar bin, Anerkennung hat widerfahren lassen, allerdings ein wahres Bild der Eisenbahnen von Europa, nicht aber von unserm kleinen Lande sei. Er hat also anerkannt, daß dasjenige, was ich gesagt habe, die Wahrheit ist. Indessen was für Europa Wahrheit ist, muß doch auch wohl für das Großherzogthum Hessen Wahrheit sein.

Sodann muß ich auf den schon oft vernommenen Refrain zurück kommen, daß die Schulden, die wir durch die Eisenbahnen contrahirten, vorzüglich und man sollte beinahe glauben allein von den armen Grundeigenthümern bezahlt werden müßten.

Ich mache den Abgeordneten, die dieses gesagt haben, zum Vorwurfe, daß sie das wahre Verhältniß ignoriren. Unsere sämmtlichen Normalsteuerkapitalien im Großherzogthum betragen ungefähr — wir sprechen heute nur in Millionen —

Hosted by Google

14 Millionen; darunter sind, wie Sie sich aus dem vorjährigen Regierungsblatt Nr. 38 überzeugen können, beinahe 3 Millionen Personalsteuer-, 1 Million Gewerbsteuer- und 10 Millionen Grundsteuercapitalien. Berücksichtigen Sie nun das Verhältniß der Personal-, Gewerb- und Grundsteuer-Pflichtigen, so werden Sie finden, daß gerade die Personalsteuerpflichtigen verhältnißmäßig am meisten getroffen werden. Zehn Personalsteuerpflichtige der IV. Klasse, worin die meisten Staatsdiener hier stehen werden, zahlen z. B. mehr an Personalsteuer, als die Grundsteuer von der ganzen Gemarkung Niedereisenhausen, was ich deshalb nenne, weil mir die Größe des Gesammtnormalsteuerkapitals dieser Gemarkung aus der neulichen Debatte noch bekannt ist, beträgt.

Der Abg. Zulauf: Es ist mir erwidert worden, daß die Regierungen wohlfeiler bauten, als die Privatgesellschaften. Indem ich vorhin das Gegentheil behauptete, hatte ich nicht blos einzelne Privaten im Auge, sondern auch ganze Privatgesellschaften und ich kann bis jetzt von dieser meiner Ueberzeugung nicht abgehen. Denn ich glaube, daß auch Gesellschaften wohlfeiler bauen, als die Regierungen, und wenn der Herr Regierungscommissär die Reisenden auf der Taunusbahn angeführt hat und bemerkte, daß so und so viel Tausende in den ersten, dagegen eine ungeheuere Menge in der letzten Klasse gefahren seien, so erwidere ich darauf, daß er die zweite und dritte Klasse ganz vergessen hat, in denen weit mehr als in der ersten, und zwar Personen fahren, die ebenfalls zu den reichen gehören und daß es nicht lauter geringe Leute sind, die in der letzten Wagenklasse fahren. Ich bin selbst schon mitgefahren, ich habe mich in einen Wagen vierter Klasse gesetzt; damals befanden sich unter den Passagieren viele vermögende Leute, die aus dem Grunde mit der vierten Klasse fuhren, weil sie sich besser umsehen konnten. Ich glaube daher, man kann unter die Passagiere in der vierten Wagenklasse nicht lauter Taglöhner rechnen; man wird wohl über die Hälfte der in der vierten Klasse Zahlenden, wenn auch nicht zu den sehr Vermögenden, doch zu den Mittelvermögenden rechnen können.

Der Abg. Prinz: Ich muß vorerst mein Bedauern darüber ausdrücken, daß ich durch die so eben von dem Abgeordneten Georgi vorgetragenen Aeußerungen veranlaßt werde, das Wort zu einer Entgegnung zu ergreifen.

Auf die persönlichen Angriffe des Abgeordneten Georgi zu antworten, dazu kann ich mich nicht entschließen; einestheils weil ich es für unpassend halte, Persönlichkeiten in dieser

Hosted by Google

verehrlichen Versammlung zur Sprache zu bringen, anderntheils weil ich es noch für unangemessener erachte, solche Persönlichkeiten weiter fortzuspinnen; und Persönlichkeiten könnten es doch nur sein, mit welchen ich auf Persönlichkeiten antworten könnte.

Wenige Worte also nur, meine Herrn, um die gestern von mir geschehenen Aeußerungen zu rechtfertigen.

Ich habe dem Abgeordneten Georgi nicht Mangel an Einsicht, nicht Mangel an Erfahrung vorgeworfen, ich habe ihm auch keinen persönlichen Vorwurf gemacht in Beziehung auf die Aeußerungen, die er als seine Ueberzeugung ausgesprochen hat; ich habe gestern nur gesagt: „des Abgeordneten Georgi sarkastischer und allzusehr gesalzener, dabei von einer Verkennung aller Erfahrungen in den Staaten, worin Eisenbahnen bestehen, wimmelnder Vortrag habe mich nicht überzeugt." Darin finden sich allerdings zwei Vorwürfe. Was vorerst das Wort sarkastisch angeht, so nennt man so wohl einen Vortrag, der spöttische Bemerkungen enthält, aber auch der Vortrag wird sarkastisch genannt, welcher mit beißenden und eindringlichen Bemerkungen versehen ist. Daß der gestrige Vortrag des Abgeordneten Georgi Bemerkungen dieser Art mehrere enthält, zeigt ein oberflächlicher Blick in denselben. Das Wort sarkastisch wird also in einem bösen und in einem guten Sinne genommen. Ich nehme keinen Anstand, zu erklären, daß ich es in einem guten Sinne genommen habe, indem ich den Vortrag des Abgeordneten Georgi seiner Form nach für sehr eindringlich halte, und die verehrliche Kammer wird mir nicht zumuthen wollen, daß ich dessen Eindringlichkeit auch bezüglich der Materie anerkenne, indem ich sonst mit meiner eigenen Ueberzeugung und meiner gestrigen Entgegnung in Widerspruch gerathen würde.

Ich habe weiter gesagt, der Vortrag des Abgeordneten Georgi wimmele von einer Verkennung aller Erfahrungen in den Staaten, worin Eisenbahnen bestehen; und in der That, meine Herren, ich glaube, an alle Diejenigen, welche über die Erfolge der Eisenbahnen gelesen haben, welche diesen Eisenbahnen, wenn auch nur in einigen Hauptrichtungen, selbst eine persönliche Anschauung gewidmet haben, welche die allgemeine Stimme aus Belgien, England, Frankreich und Deutschland nicht verkennen, welche endlich in dem Bestreben der Regierungen, neue Schienenwege zu schaffen, einen Beweis für die gemeinnützigen Erfolge derselben erblicken, appelliren zu dürfen, um meine Behauptung vor Ihnen zu rechtfertigen.

Hosted by Google

Der Abgeordnete Georgi hat den Eisenbahnen mangelnde Rentabilität, Tödtung der Industrie in unserm Großherzogthum, Entwerthung der Städte und Dörfer vorgeworfen, er hat sogar behauptet, daß Tausende von Familien durch die Eisenbahnen zu Grunde gerichtet werden würden. Nun, meine Herren, was soll ich darauf erwiedern? Ich verweise Sie wieder auf die sprechenden und laut verkündigten Erfahrungen anderer Länder, worin gerade das Gegentheil von allem dem, was der Abgeordnete Georgi behauptet, bestätigt wird, nämlich Rentabilität der Eisenbahnen, Belebung des Handels, der Industrie und des Ackerbaues, Steigerung des Grundeigenthums eines Landes und seiner Producte, Ernährung von Hunderttausenden seiner Bewohner. Der Abgeordnete Georgi wird mir erlauben, diesen laut verkündigten Erfahrungen in andern Ländern mehr Vertrauen zu schenken, als seinen durch Nichts der Art belegten Behauptungen.

Der Abg. Georgi: Ich habe schon vorhin erklärt, meine Herren, daß ich dem Herrn Abgeordneten Prinz nichts mehr entgegnen werde; ich stelle das Ganze lediglich Ihrer Beurtheilung anheim.

Der Abg. Brunck: Ich muß noch einmal auf Actiengesellschaften zurückkommen. Man hat uns gesagt, man müsse auf Staatskosten bauen, man hat uns insbesondere noch gesagt, daß sogar die Nothwendigkeit dazu darum vorliege, weil sich keine Actionäre fänden.

Ich müßte sehr bedauern, wenn sich für die Eisenbahn, wie sie projectirt worden ist, auf welcher der Geldkönig von Europa mit andern Geldfürsten wohnt, keine Actionäre dazu finden sollten; dies, wenn es sich so verhält, scheint mir eine böse Vorbedeutung für diese Eisenbahn und deren Rentabilität zu seyn. Man sagt freilich, die Gesammtheit des Staats könne mehr riskiren, als einzelne Actionäre. Es wird also auch von den Vertheidigern des Baues der Eisenbahnen nicht geläugnet, daß uns wirklich ein Verlust bevorstehen könne. Die möglichen Verluste werden aber zu gering angeschlagen, und davon, wie diese Verluste gedeckt werden sollen, ist noch wenig gesprochen worden, nur der Abgeordnete Hügel hat uns soeben darüber etwas gesagt, indem er uns die Verhältnisse der directen Steuercapitalien auseinander gesetzt hat; ich will darauf etwas erwiedern: Meine Herren, wir werden ganz bestimmt schon auf dem nächsten Landtage wenigstens 200,000 fl. aufzubringen haben für die Verzinsung unserer Straßenbauschulden; wir werden bestimmt noch mehr

Hosted by Google

brauchen, um auch noch einen Tilgungsfond zu creiren. Es ist vorhin angenommen worden, daß wir nur circa 1 pCt. Zinsen an der Eisenbahn verlieren könnten; dieses 1 pCt. Zinsen würde von nur 10 Millionen 100,000 fl. ausmachen; es muß aber auch ein Tilgungsfond geschaffen werden, weil diese Schuld nicht ewig auf dem Staate lasten kann, wenn nicht gänzlicher Mißcredit die Folge davon sein soll. Der geringste Tilgungsfond wäre wohl auch 100,000 fl., um jene Schuld in 100 Jahren zu tilgen. Wahrhaftig, diese Zeit wäre lange. Wir bezahlen beinahe 2 Millionen directe Steuer; nehmen Sie nun an, wir haben 200,000 fl. für unsern Straßenbau zu decken, dies macht schon 10 pCt. der directen Steuer; wir können aber auch 15 pCt. nöthig haben. Nehmen Sie ferner an, daß wir für die Eisenbahn jährlich noch weitere 200,000 fl. (was ich ganz gering greife) brauchen, so macht dies wieder 10 pCt. aus, dies macht zusammen schon 20 pCt. Dann könnte nach dem nicht erfreulichen Stand unsers Budgets, leicht der Fall eintreten, daß wir die directe Steuer auch noch um 10 pCt. erhöhen müßten. Gehen Sie doch einmal aufs Land, meine Herren, besuchen Sie einmal die Ackerbautreibenden, z. B. nur in Rheinhessen, wo man doch größeren Wohlstand, als in den beiden diesseitigen Provinzen voraussetzt, besuchen Sie, sage ich, einmal einen Ackerbautreibenden dort in seinen häuslichen Verhältnissen, der 100 fl. directe Steuer bezahlt und fast in der Regel weiter — da bei uns die Gemeinden keine Revenüen haben — noch 100 fl. Gemeindeumlagen entrichtet neben den indirekten Steuern, untersuchen Sie einmal, ob ein solcher Mann noch weitere Lasten tragen kann, ob er nicht schon mit seiner Familie auf die kärglichste Weise lebt, ob er und die Seinigen nicht im Schweiße ihres Angesichts ihr Brod verdienen müssen, untersuchen Sie, ob ihnen noch etwas übrig bleibt, um vielleicht einen Sohn auf eine Realschule zu schicken, um ihm nur einige oberflächliche Kenntnisse zu verschaffen. Ich glaube, Sie werden finden, daß dies selten oder gar nicht der Fall ist. Unsere Verfassung hat jeden, der 100 fl. directe Steuer entrichtet, einem Staatsdiener gleichgestellt, der 1000 fl. Besoldung hat; der Abgeordnete Hügel sucht uns nachzuweisen, daß die Kathegorie, unter welche er selbst gehört, den größeren Theil der Lasten zu tragen habe. Aber ich möchte doch einmal untersucht wissen, wieviel directe Steuern — indirecte zahlt Jeder — ein solcher Staatsdiener bezahlt, wie viel ein Rentier, der 3 bis 4000 fl. Revenüen hat und kein Grundeigenthum besitzt, an directen

Hosted by Google

Steuern bezahlt. Wer ist nun schon im Verhältniß seines Einkommens, sowohl nach diesen Kathegorien, als nach jener der Gewerbtreibenden, zu hoch besteuert und wem steht noch eine drückendere Belastung bevor? Gewiß nur den Grundbesitzern. Alles will man der directen Besteuerung aufbürden, die indirecte ist freilich auch schon erschöpft. Es ist nur zu bekannt, wie viele Leute jetzt schon ihr Vaterland verlassen, Haus und Hof verkaufen, um nach Amerika zu gehen. Bis jetzt hat man dies als den freien Willen, als Lust zur Auswanderung dargestellt; aber hüten wir uns wohl, die Grundeigenthümer nicht zur Auswanderung zu zwingen, durch Lasten, die wir ihnen willkührlich aufbürden. Darum meine Herren, wenn Sie auf den Bau der Eisenbahn durchaus eingehen wollen, muß ich die Anträge des Abgeordneten Frank von Reddighausen unterstützen, daß nur unter der Bedingung der Bau der Eisenbahn unternommen werde, wenn die Allgemeinheit gleichmäßig besteuert, nämlich bei uns eine Einkommenssteuer eingeführt wird, um die Zahlungen der auf unsern Straßen und Eisenbahnen lastenden Summe zu decken. Wenn behauptet wird, die Gesammtheit habe den Vortheil, so soll auch die Gesammtheit im Verhältniß ihres Einkommens dazu beisteuern. Der Landmann wird die Eisenbahn am wenigsten benutzen, der muß schön zu Hause bleiben und dafür sorgen, daß er auf den Verfalltermin seine Steuern und Umlagen bezahlen kann, und da geht es ihm zudem meist sehr übel, die erforderliche Summe zusammenzubringen.

Ich bin mit den Bemerkungen des Abgeordneten Glaubrech, eine ausgenommen, einverstanden, und unterstütze seine Anträge, die ich noch mit einem weiteren Antrage vermehren will, nämlich, mit dem: daß wir auch nicht auf den Bau der Eisenbahn eingehen, bis uns die Verträge vorgelegt werden, welche mit andern Staaten abzuschließen sind.

Ich verlange hiermit nicht zu viel; werden denn nicht alle Verträge mit andern Staaten auf Ratification abgeschlossen? haben wir nicht noch ganz neulich das Beispiel in Frankreich gehabt, daß ein schon längst von der Regierung eingegangener Vertrag mit England von den Kammern nicht gut geheißen worden ist? Wie wichtig solche Verträge sind, das wissen wir zu unserem Schaden bezüglich des Handels auf unserer größten Wasserstraße, dem Rhein; wir sind es einigemal schon gewahr geworden; wer weiß, ob nicht auch bei diesen Verträgen ähnliche Irrthümer oder Versehen — so will ich sie lieber nennen — stattfinden können, welche

Hosted by Google

vielleicht doch der Kammer nicht entgehen würden, wie diese ja bereits schon mehrmals nachträglich, nach Abschuß solcher Verträge, oder auch in der Voraussetzung, daß sie abgeschlossen werden würden, in welcher letzteren Beziehung ich namentlich den Handelsvertrag mit Holland aufzählen möchte, gethan hat. In ersterer Beziehung kann der Vertrag wegen der Taunuseisenbahn genannt werden.

Ich trage daher, wie gesagt, darauf an, daß man die Erbauung der Eisenbahn so lange verschieben möchte, bis uns die besonderen Verträge mit andern Staaten vorgelegt werden.

Man hat schon mehrmals hier Amerika erwähnt, wie dieses Land zu seinem Glück so viele Eisenbahnen und so viele industrielle Anlagen habe. Ja, meine Herren, es hat deren viele, aber leider hat es nur zu viele. Selbst dieses Land der Grund- und Gewerbsteuerfreiheit, wo aller Staatsaufwand blos durch die Zollgefälle, ohne irgend eine sonstige directe oder indirekte Steuer gedeckt wird, ist durch seine industrielle Unternehmungen so weit gekommen, daß die einzelnen Staaten wegen Anlage von Eisenbahnen, Kanälen, Straßen ꝛc. theils förmlich Banquerout gemacht und theils keinen Credit mehr haben; ihr großartiges Bankwesen, wie es sonst in der Welt nicht mehr bestand, ist ebenfalls dadurch untergegangen. Dieses hinsichtlich seiner Production und seines Handels so reiche Land ist in gänzlichen Mißcredit gekommen, aus welchem es nicht wieder herauskommen würde, wenn es nicht der Reichthum und Fleiß seiner Bewohner, sein Erwerb und seine Steuerfreiheit schützten; — es wird wieder emporkommen. Aber bei uns sind solche Mißgriffe viel gefährlicher. Wir sind schon vollauf belastet, unsere directen Steuern haben ihr volles Maaß und die weitere Erfindung von indirekten Steuern wird auch erschöpft sein; jede weitere Last könnte und würde uns erdrücken. Das Bäuerlein, welches der Abgeordnete Schmitthenner an einem Strom, den es nicht überschreiten konnte, verkümmern ließ, könnte wahrhaftig noch eine große Gesellschaft von Bäuerlein bekommen, die an seinem sogenannten Eisenstrom verkümmern, weil sie die Besteuerung nicht überwinden können.

Mehrere Abgeordneten versuchten mich zu widerlegen, namentlich auch der Abgeordnete Prinz; indessen er hat uns bei einer andern Sache, ich möchte das Maischsteuergesetz nennen, bemerkt, daß seine Committenten die gewichtigsten Autoritäten für ihn seien, wobei ich nur noch anführen will, daß der Abgeordnete Prinz in der durch den Rheinverkehr

Hosted by Google

verödeten Bergstraße gewählt wurde, ich aber der Provinz Rheinhessen angehöre; damit wird hoffentlich unsere Differenz abgemacht sein.

Etwas hat der Abgeordnete Glaubrecht noch angeführt, worin ich auch ihm, wie schon gesagt, nicht beistimmen kann. Er äußerte nämlich, überall wolle man Eisenbahnen. Ich habe mich bemüht, mir darüber näheren Aufschluß zu verschaffen, und ich muß bekennen, daß die besonneneren Leute der Residenz eher Nachtheile, als Vortheile in der Eisenbahn-Anlage erkennen. Wenn die Vortheile wirklich so groß wären, als man sie in Bezug auf die diesseitigen Provinzen schildert, so wäre es nicht nur Pflicht, die Bewohner der Provinz Rheinhessen von allen Nachtheilen loszuzählen, sondern ihnen auch noch eine Entschädigung zu geben, bis sie ebenfalls eine Eisenbahn bekommen. Wie wird anders die Provinz Rheinhessen ihren beglückten Schwestern gegenüber bestehen können?

Ueber die günstigen geographischen Verhältnisse unseres Landes habe ich mich gestern schon ausgesprochen. Der Abgeordnete Hügel hat angeführt, welcher große Wohlstand durch die Dampfschifffahrt auf dem Rheine entstanden sei. Ich gebe zu, wer dem Rheine zunächst wohnt, mag hin und wieder einen besonderen Vortheil davon haben, es mag an manchen Orten ein sehr bedeutender Geldumlauf dadurch entstehen, aber dies dehnt sich nicht merklich aus Der Produkten- und Waarenverkehr im Großen wird vor wie nach mit Segelschiffen betrieben; nur der Personenverkehr hat zugenommen. Ich bin aber im Allgemeinen ein Verehrer des Verkehrs, wenn die Opfer dafür im Verhältniß des Vortheils nicht zu groß sind.

Es bleibt mir noch zu untersuchen übrig, was denn eigentlich der Zweck der Straßen Kanäle und Eisenbahnen ist? Der Zweck ist in der Regel kein anderer, als der, die größeren Flüsse dadurch mit einander zu verbinden. Darum nennt man gewöhnlich solche Verbindungsstraßen nach den verbundenen Flüssen, als Donau-Mainkanal, Rhein-Weserbahn, Main-Neckarbahn ꝛc. Daß man früher von solchen Verbindungen ungeheuere Begriffe hatte, wissen Sie, Sie wissen auch, wie sehr die Frankfurter und andere Kapitalisten sich darauf eingelassen haben; Sie werden aber auch wissen, wie die Actien nun stehen. Der Muth der Actionäre sinkt in der Regel schon vor der Vollendung, daher das Fallen der Actien, wie der vom Donau-Mainkanal und von andern Unternehmungen. Man erkennt dadurch an, zuweit gegangen sein.

Hosted by Google

Die Flüsse sind und bleiben sonach die wichtigsten Handelsstraßen, alle andern dienen nur zu ihrer Verbindung und dem untergeordneten inneren Verkehr. Weil wir nun solche schiffbare Ströme wirklich im Vergleich mit andern Ländern im Uebermaß haben und es uns auch an Chausseen nicht fehlt, so sind wir in dieser Beziehung schon glücklich genug und bedürfen keiner weiteren, mit so übermäßigen Opfern verbundenen Beglückung mehr.

Bei uns bestehen auch noch andere Rücksichten, als in andern Ländern. Wenn man das Großherzogthum mit andern großen Staaten vergleichen will, so weiß ich nicht, wohin wir kommen. Man sagt z. B., wir müßten Frankreich entgegen bauen, dort sei der große Centralpunkt, die ungeheure Stadt Paris mit ihren immensen Befestigungswerken, die eine Masse von Truppen aufnehmen und diese von dort nach allen Richtungen befördern könnten. Dies ist wahr; wo ist aber unser deutscher Centralpunkt? ich weiß ihn nicht anders zu suchen, als am Sitze des Bundestags; aber der Sitz des Bundestags ist kein Centralpunkt von Deutschland, er liegt vielmehr gerade am Ende von unsern Eisenbahnen. Da Deutschland wohl ohnehin nicht als eine kriegsführende, wenigstens nicht als eine herausfordernde Macht betrachtet werden kann, so bin ich mit dem Abgeordneten Frank einverstanden, daß wir als defensive Macht aus Furcht vor den Franzosen uns sehr hüten müssen, denselben Straßen und Brücken zu einer möglichen Ueberrumpelung zu bauen. Diese Ueberzeugung scheint man höheren Orts schon längst gehabt zu haben. In Rheinbaiern kam vor mehreren Jahren eine Eisenbahn in Vorschlag von Speyer oder Mannheim nach Becksbach bis an die französische Grenze. Dieser Plan ging von der Regierung aus, oder hatte doch Anfangs ihren Beifall, es war schnell eine Masse von Actien unterzeichnet, mehr als man nöthig zu haben glaubte. Doch bald kam diese Sache wieder ins Stocken, es wollte nicht mehr vorwärts gehen, die Regierung schwieg stille, man fragte endlich bei ihr an, warum die Ermächtigung zum Bau nicht ertheilt werde, die Antwort darauf war aber die: man könnte Actionären nur unter der Bedingung den Bau dieser Bahn gestatten, daß sie an der französischen Grenze zu gleicher Zeit ein Fort auf dieser Bahn errichteten und die nöthige Garnison darin unterhielten. Damit hatte der ganze Bau ein Ende. — Die Eisenbahnen in Frankreich lassen sich sonach mit den in Deutschland zu erbauenden nicht in Vergleich bringen. Wenn wir die Franzosen als angreifenden Theil

Hosted by Google

fürchten und ihnen gegenüber einen Vertheidigungszustand behaupten wollen, so dürfen wir ihnen zu ihrem Fortkommen keine Eisenbahnen bauen.

Ebensowenig kann das Großherzogthum Hessen in staatswirthschaftlicher und finanzieller Beziehung mit Frankreich, und noch weniger mit ganz Europa verglichen werden. Wie kann man behaupten: was für Frankreich, was für ganz Europa anwendbar ist, ist auch für das Großherzogthum Hessen anwendbar? So hat man uns z. B. gestern auf die enormen industriellen Verwendungen der Franzosen hingewiesen. Es ist wahr, daß sie solche machen, allein ihre Lage bietet ihnen auch die Mittel dazu, denn bis jetzt haben sie noch kein Papiergeld creirt, wenn sie auch freilich Anleihen machen und eine große Schuldenmasse haben. Woher ihnen übrigens die Mittel kommen, das hätte man auch darthun können; wenn man Vergleichungen darüber angestellt hätte, was die Verwaltung in dem Großherzogthum Hessen, das nur ungefähr so groß ist, wie ein französisches Departement, und was sie in einem entsprechenden Theile von Frankreich kostet, so würde sich jedenfalls herausgestellt haben, daß den Franzosen bei gleicher Besteuerung für industrielle Zwecke noch viel übrig bleibt, während bei uns für dergleichen Zwecke niemals etwas übrig bleibt.

Ferner wurde behauptet, daß eine Eisenbahn dem Allerärmsten nutze, sogar die armen Handwerksburschen und die Drescher aus Oberhessen mit ihren Flegeln würden auf der Eisenbahn fahren. So lange aber von der Station 9 kr. bezahlt werden, oder eine Distanz, wie die von Mainz nach Frankfurt, auf dem letzten Platz 42 kr. kostet, wird dies der Fall nicht sein, weil solche Leute selten Geld haben, und einen noch größeren Weg zu Fuß um einen Lohn von 42 kr. machen würden. Wie kann ein armer Drescher, der in der Regel kaum Geld zur Anschaffung eines Dreschflegels hat, eine solche Fahrtaxe bezahlen?!

In der Praxis werden sich die vermeinten Vortheile ganz anders gestalten, wir sollten daher jedenfalls mit großer Vorsicht verfahren. Ich bin im Allgemeinen nicht gegen Eisenbahnen, sie mögen hin und wieder große, ja eminente Vortheile darbieten; ich behaupte auch nicht, daß sie geradezu und ausschließlich nachtheilig für uns sind; aber wir haben sehr zu erwägen, ob die Nachtheile die Vortheile nicht in großem Maaße überwiegen. So lange dieser Zweifel bei uns besteht, kann schwerlich das Warten als nachtheilig betrachtet werden. Gewagte Unternehmungen muß man so lange als mög-

Hosted by Google

lich verschieben und das alte Sprüchwort beherzigen: „kommt Zeit, kommt Rath."

Ich meine noch immer, wir sollten für jetzt die Proposition der Staatsregierung ablehnen und das Weitere abwarten.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Es ist nun schon zum zweitenmale als Mittel, um das Deficit, welches bei der Eisenbahn entstehen könnte, zu decken, eine allgemeine Vermögens- oder Einkommenssteuer in Aussicht gestellt worden. Es wird daher erforderlich sein, etwas darauf zu erwiedern.

Was die Form der Anlage einer solchen allgemeinen Vermögens- oder Einkommenssteuer betrifft, so beruht sie gewöhnlich auf der eigenen Angabe der Steuerpflichtigen, wenigstens glaube ich, daß man diese Form bei dem Antrage im Auge gehabt hat. Eine solche Steueranlage ist bei uns schon früher versucht worden, man hat aber dabei sehr unangenehme Erfahrungen gemacht. Ich muß aber auch bekennen, daß eine solche neue Steuerart bei uns einzuführen aus dem Grunde überflüssig sein würde, weil die Grundlage unseres ganzen directen Steuersystems nichts anders ist, als eine reine Einkommenssteuer, und wer sich die Mühe gibt, es zu studiren, wird sich davon überzeugen, daß es wohl eines der consequentesten Systeme in Deutschland ist. In dieser Beziehung brauchen wir daher nicht zu suchen, was wir schon längst besitzen.

Wenn endlich im Vorbeigehen geäußert worden ist, in Frankreich bliebe freilich für industrielle Unternehmungen noch etwas übrig, weil dort ein Departement, welches ungefähr so groß sei, als das Großherzogthum, weit weniger Verwaltungskosten verursache, als das Großherzogthum Hessen, so ist das Resultat meiner Untersuchungen, die ich seiner Zeit darüber angestellt habe, gerade das Gegentheil gewesen; je größer nämlich der Staat ist, desto größer sind auch verhältnißmäßig die Verwaltungskosten. Sie dürfen nicht die Summe der Verwaltungskosten, welche ein französisches Departement für sich kostet, mit den Verwaltungskosten des Großherzogthums vergleichen, sondern Sie müssen die Kosten der gesammten Verwaltung annehmen und sie dann entweder mit der Zahl der Quadratmeilen, oder der Bevölkerung, oder der Departemente dividiren, um einen vergleichenden Maßstab für das Großherzogthum zu finden. Es wird dann sicher eine größere Summe für Frankreich herauskommen, als für das Großherzogthum Hessen. In einem kleineren Staate kann nämlich Alles verhältnißmäßig in einem weit kleineren Maßstabe

Hosted by Google

ausgeführt werden, als in einem größeren Staate, und der Unterschied der Vergleichung liegt blos darin, daß ein Departement nur ein Theil des Ganzen ist, und die Centralkosten nicht bei ihm erscheinen, weßwegen eine solche Vergleichung hier durchaus nicht platzgreiflich ist. Ich wollte mir diese Bemerkung nur erlauben, um zu zeigen, daß wir auch in dieser Beziehung gegen Frankreich im Vortheile sind.

Der Abg. Brunck: Ich habe bei meiner Aeußerung nicht bloß die Kosten der Verwaltung eines Departements, sondern auch die verhältnißmäßigen Kosten der Centralverwaltung nach einem Durchschnitt in Anschlag gebracht.

Der Abg. Krug: Ich hatte mir nicht vorgenommen, über die allgemeine Frage das Wort zu ergreifen, und beschränke mich daher auch nur auf die Erklärung, zu der ich mich durch die Aeußerungen mehrerer oberhessischen Abgeordneten veranlaßt finde, daß ich den Bau der projectirten Eisenbahn von so hoher Wichtigkeit für das ganze Großherzogthum, namentlich aber für die Provinz Oberhessen, erachte, daß ich mich wahrhaft einer Verantwortung auszusetzen glaube, wenn ich unter den vorliegenden Verhältnissen auf Ablehnung der Proposition antragen und gegen die letztere stimmen wollte, zumal da der Herr Regierungscommissär die amtliche Versicherung gegeben hat, daß allerdings der Bau einer Eisenbahn von Cassel nach Frankfurt auf Kurhessischem Gebiete über Fulda möglich ist, ohne die Provinz Oberhessen zu berühren. Ich werde daher im Allgemeinen für die Proposition stimmen.

Der Abg. Glaubrech: Der Herr Regierungscommissär hat vorhin in Entgegnung auf meinen heutigen Vortrag bemerkt, daß man mit Unrecht der Staatsregierung den Vorwurf mache, daß sie den vorliegenden Gegenstand nicht gehörig vorbereitet habe, während dieselbe doch allerdings keineswegs unvorbereitet sei, sondern alles wohl erwogen und durch Unterhandlungen mit den benachbarten Regierungen vorbereitet habe. Es ist mir indessen nicht in den Sinn gekommen, zu behaupten, daß die Staatsregierung selbst nicht gehörig vorbereitet sei, denn in wie weit dieselbe den Gegenstand bis jetzt außer der Kammer untersucht und erörtert, was dieselbe außer der Kammer gethan hat, und in welchem Verhältnisse sie zu den benachbarten Regierungen bezüglich desselben steht, das weiß ich nicht und ich glaube, wir Alle wissen es nicht. Aber ich habe allerdings gesagt, daß der vorliegende Gesetzesentwurf für uns nicht gehörig vorbereitet sei, um ihn genehmigen zu können, weil er zu vag und unbestimmt gehalten

Hosted by Google

sei. Ich habe gesagt, der Gesetzesentwurf sei zu allgemein und unbestimmt für die Stände, da derselbe eine Reihe von sehr wichtigen Fragen gar nicht berühre, über welche die Stände, wenn sie die begehrten Bewilligungen ertheilen sollten, doch jedenfalls nähere Mittheilung und Nachweise begehren können. Ich habe gesagt, daß die Stände namentlich begehren könnten, daß die gesammte Bahnlinie bestimmt tracirt werde, daß man und zwar durch die Gesetzesproposition selbst bestimme, welche Bahnen gebaut werden sollen, welche Linien gleichzeitig und welche etwa zuerst ausgeführt werden sollen, an welchen Orten Bahnhöfe zu erbauen seien u. s. w., da dieses doch jedenfalls Fragen seien, worüber sich die Staatsregierung mit den Ständen zu vereinbaren habe, und man den Ständen nicht zumuthen könne, lediglich der Staatsregierung die Bestimmung der Bahnlinien anheim zu geben.

Ich habe gesagt, der Entwurf sei auch in pecuniärer Beziehung nicht vorbereitet, weil er keine detaillirten Ueberschläge, weder für die Bahnen selbst, noch für die Bahnhöfe, Stationsplätze und sonstige Kosten, die verwendet werden sollen, enthält. Ich habe gesagt, daß durch den Gesetzesentwurf kein bestimmter Credit von uns begehrt worden sei, und daß wir keinen ungemessenen Credit bewilligen können.

Dieses alles sind gewiß Belege dafür, daß der Gesetzesentwurf für uns nicht vorbereitet ist. Ich habe aber auch ferner gesagt, daß, wenn es feststehe, daß, insoweit die Erträge der Eisenbahnen die Kosten der Unterhaltung und die Zinsen der Kapitalien nicht decken, das Fehlende aus allgemeinen Staatsmitteln durch Bewilligung der Stände gedeckt werden müsse, die Stände jedenfalls bei den Erträgen der Eisenbahnen und somit bei den Tarifen sehr interessirt seien, und daher, wenn wir auch nicht die Tarife selbst im Detail mit diskutiren wollen, doch wenigstens Mittheilung der hauptsächlichsten Anhaltspuncte für die Tarifsätze begehren und hierüber ein Wort mitzusprechen berechtigt sein dürften. Ich habe Sie endlich auch noch auf das Verhältniß zu der Post aufmerksam gemacht und bemerkt, daß die Stände jedenfalls darüber zu hören seien und ihre Zustimmung zu ertheilen hätten, ob der Post überhaupt eine Entschädigung zuzugestehen sei? und ob im Entstehungsfalle es nicht sogar räthlich sei, die Expropriation der Post im Interesse des Staates zu beantragen?

Mit Rücksicht auf alle diese noch unerörterten und zum Theile nicht einmal berührten Fragen habe ich heute, und ich glaube mit Recht, gesagt, daß der vorliegende Gesetzesent-

Hosted by Google

wurf für uns nicht gehörig vorbereitet sei, und daß ich daher demselben meine Zustimmung nicht ertheilen werde, eine Ansicht, welche noch fortwährend meine innige Ueberzeugung ist.

Was nun die Frage über den Bau der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften betrifft, so kann ich meine Behauptung, daß sich gewiß Privatgesellschaften zum Baue der Eisenbahnen und namentlich zum Baue der Nordbahn melden würden, nnr wiederholen.

Es ist, wie ich schon ausgeführt habe, unzweifelhaft, daß Frankfurt sich von dem Norden nicht abschneiden lassen kann, sondern alle Mittel anwenden muß, um seine commerciellen Verbindungen mit dem Norden zu erhalten. Nun mag es zwar sein, daß von Seiten Frankfurter Kaufleute ein Bau über Fulda bereits in Aussicht genommen worden ist; ich gebe dieses zu, schon darum, weil dieser Weg näher nach Leipzig ist, als der Weg über Gießen. Aber wenn die Frankfurter sehen, daß ihnen, wie ich dieses heute bereits ausgeführt habe, nicht gestattet wird, über Fulda zu bauen, dann bleibt ihnen nichts übrig, als die Bahn in der Richtung über Gießen nach Kassel zu bauen, und sie müssen dieses thun, weil sie, wie gesagt, sich von dem Norden nicht abschneiden lassen können.

Es ist daher ganz überflüssig, die Frage zu untersuchen, ob denn für die Provinz Oberhessen selbst und zwar für den Gewerbe und Fabriken betreibenden Theil derselben die Bahn über Fulda nicht sogar vortheilhafter, als jene über Gießen, sein würde? eine Frage, über welche nach den Aeußerungen mehrerer Deputirten, namentlich des Abgeordneten Zulauf, allerdings verschiedene Ansichten denkbar sind, da nach diesen Aeußerungen, wenn die Bahn über Gießen geführt wird, gerade die Fabriken und Gewerbe betreibenderen Theile von Oberhessen, die Städte Alsfeld, Schlitz u. s. w., die ganz nahe an der Bahn über Fulda liegen würden, abgeschnitten sind. Indessen will ich die Entscheidung dieser Frage lediglich und um so mehr unseren Oberhessischen Collegen überlassen, da dieselbe doch jedenfalls müßig ist, und in der Hauptsache eine Bahn von Frankfurt über Fulda nicht autorisirt werden wird.

Was die Vortheile der Eisenbahnen betrifft, so habe ich zwar anerkannt, daß die Eisenbahnen große Vortheile in ihrem Gefolge haben. Aber diese Vortheile sind nach meiner Ansicht in dieser Diskussion jedenfalls zu stark geschildert und übertrieben worden, namentlich in Bezug auf die Provinz Oberhessen. Ich bin fest überzeugt, daß einestheils die Vortheile derselben für die Provinz Oberhessen nicht so groß sind,

Hosted by Google

als man sie geschildert hat, und daß anderntheils sie den bedeutenden Opfern, die für sie gefordert werden, bei weitem nicht entsprechen.

Gießen ist keine Handels- und keine Fabrikstadt, und wird auch keins von beiden werden. Es ist eine Universitätsstadt, der Sitz von Professoren und Studenten. Für diese mag allerdings die Eisenbahn recht angenehm sein; sie können heute nach Frankfurt, morgen nach Kassel fahren, um dort zu Mittag zu essen und sich Vergnügungen zu machen; aber das will in der Hauptsache und im Ganzen nicht viel heißen. Zwar kommen auch Fremde, Reisende und Waaren nach Gießen, aber da Gießen weder Fabrik- noch Handelsplatz ist, so gehen die Reisenden und die Waaren, ohne auszusteigen oder umgeladen zu werden, durch. Es kann sich daselbst kein Stapel bilden, weil Gießen der Ort nicht ist, wo man die Waaren umladen wird, und ich weiß daher nicht, wie Gießen durch die Eisenbahn ein Handelsplatz werden soll.

Ich glaube daher, daß der Vortheil, der für Gießen aus der Eisenbahn erwachsen dürfte, durchaus nicht so groß ist, als man ihn geschildert hat. Die Hauptvortheile, welche die Eisenbahnen mit sich führen, können nur bei größeren Handels- und Fabrikstädten, wie z. B. Mainz und Offenbach, sich zeigen, indem die Belebung und die Blüthe der Fabriken und des Großhandels nicht nur den Handelsstand selbst berühren, sondern auch durch ihre mannichfaltigen Canäle auf das wohlthätigste auf den ganzen Staat und auf den Wohlstand aller Klassen der Gesellschaft zurückwirken.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Es ist abermals behauptet worden, daß der Gesetzesentwurf nicht vollständig vorbereitet sei, weil er über die Richtung nichts sage. Darüber habe ich mich aber schon vorhin ausgesprochen, daß in diesem Gesetzesentwurf um deswillen keine Richtung vorkomme, weil er ganz allgemein gehalten ist, um der Zukunft nicht vorzugreifen. Allein die Staatsregierung wird durch dieses allgemein gehaltene Gesetz nicht ermächtigt, nur irgend eine Eisenbahn zu bauen; keine Bahn kann sie erbauen, wenn das Gesetz auch besteht, ohne vorhergängige Vereinbarung mit den Ständen über dieselbe.

Eine Proposition zum Bau einer Eisenbahn, die zuerst und vor allen übrigen begonnen werden soll, ist aber allerdings in den Motiven enthalten; es ist die Bahn von der Kurhessischen Grenze über Gießen, Frankfurt, Darmstadt nach der Badischen Grenze, und hierüber muß eine Vereinbarung getroffen werden. Es ist dies übrigens ganz dieselbe Behand-

Hosted by Google

lungsweise, wie bei dem Straßenbau, und daher dem bisherigen Verfahren entsprechend.

Wenn ferner behauptet worden ist, man müsse auch die Tarifsätze mit den Ständen vereinbaren, so ist dieses rein unmöglich, da dieselben mit den übrigen betheiligten Regierungen verabredet werden müssen, wobei vorzugsweise der Vortheil des Publicums berücksichtigt werden wird.

Was endlich die Post betrifft, so hat entweder die Post einen gesetzlichen oder rechtlichen Anspruch auf Entschädigung, oder nicht; hierüber kann mit den Ständen ebenfalls nicht verhandelt werden, sondern diesen Punkt müssen am Ende in letzter Instanz vielleicht die Gerichte entscheiden.

Der Abg. G. Schenck: Nur wenige Worte, um die Minorität des Ausschusses gegen den Vorwurf zu rechtfertigen, der ihr von dem Abgeordneten Hügel gemacht worden ist.

Die Minorität sagt Seite 30 des Berichts Folgendes:

(verlesen.)

Wenn sie also hier die Worte einschaltet: „mit geringer Ausnahme," so sagt sie nicht, daß sämmtliche Eisenbahnen in der Welt durch Privatunternehmungen gebaut worden sind, sondern nur die meisten, was durch die von dem Abgeordneten Hügel gegebene Notiz selbst bestätigt wird.

Schließlich will ich nur noch die Anträge des Abgeordneten Glaubrech unterstützen, damit sie zur Abstimmung kommen.

Der Abg. Kilian: Wenn wir überhaupt auf Eisenbahnen eingehen wollen, so können wir nicht besser thun, als die Bahn durch die Provinz Oberhessen zu bauen, denn ich habe die Ueberzeugung, daß diese Bahn sich besser rentiren wird, als die südliche. Ich will jetzt nicht weiter noch in das Detail eingehen und beschränke mich darauf, zu erklären, daß ich mit dem Abgeordneten Glaubrech darin nicht einverstanden bin, wenn er sagt, daß auf der Bahn durch die Provinz Oberhessen nur Studenten oder einige andere Leute fahren würden. Gerade der große Zug von Reisenden geht von Norden nach Süden, und es ist bekannt, welchen Weg jetzt, wo keine Eisenbahn besteht, die Reisenden aus dem Norden nehmen. Ich will nur Eins erwähnen. Die Hamburger und Andere aus der dortigen Gegend reisen per Dampfschiff nach Amsterdam, von da den Rhein hinauf in die Taunusbäder. Besitzen wir aber eine Eisenbahn in der Provinz Oberhessen, so werden sie in Zukunft dies schnellere und bequemere Transportmittel wählen.

Es ist eine bekannte Sache, daß die Mehrzahl derjenigen, welche des Vergnügens wegen reisen, von Norden nach Sü-

Hosted by Google

den gehen, und nicht umgekehrt. Wir können uns daher der Hoffnung hingeben, daß die meisten aus Norddeutschland kommenden Reisenden unsere Oberhessische Bahn benutzen werden. Mit dem: „**Hannibal ante portas**," welches von einigen Seiten laut geworden ist, kann ich mich nicht einverstanden erklären. Ich bin überzeugt, daß die Franzosen niemals alle Eisenbahnen bauen werden, die von ihren Kammern genehmigt worden sind. Viele, welche die dortigen Verhältnisse kennen, finden in dem ganzen französischen Eisenbahnproject gar nichts, als eine Speculation des jetzigen französischen Ministeriums, um sich am Ruder zu halten.

Bekanntlich läuft in Frankreich die Wahlperiode bald ab, und es soll nächstens von neuem gewählt und zu diesem Ende die Kammer aufgelößt werden. Man wartet damit nicht bis zum letzten Momente der Wahlperiode, sondern löst die Kammer schon früher auf. In dieser Voraussicht bringt nun das Ministerium sein Eisenbahnprojekt in die Deputirtenkammer, um nach allen Seiten hin den Wählern sagen zu können: „Seht, das Ministerium giebt euch Eisenbahnen", und dadurch hofft man gute Wahlen zu bekommen. — Wenn aber auch die Franzosen eine Eisenbahn bis an den Rhein hätten, so kann dies möglicherweise in strategischer Rücksicht ein Motiv sein, auch unserer Seits ebenfalls Eisenbahnen zu bauen. Ueber die strategischen Gründe erkläre ich mich aber nicht. Ich würde mich dazu aufgefordert fühlen, wenn in der Proposition der Staatsregierung auch nur die entfernteste Andeutung von der Nützlichkeit der Bahn in der angegebenen Hinsicht enthalten wäre; ich finde eine solche Andeutung nicht, und darum wird mich, wenn ich demnächst mein Votum abgebe, das commerzielle und industrielle Interesse leiten. Vom strategischen Gesichtspunkte aus betrachtet, scheint es mir aber, daß die südliche Bahn nach Mannheim und nicht nach Heidelberg gehen müßte, und mit dieser Richtung würde sich eine große Zahl der Mitglieder dieser verehrlichen Versammlung nicht einverstanden erklären wollen.

Der Abg. Schneider: Der Abgeordnete Glaubrech hat Manches dem Urtheile der Oberhessischen Abgeordneten überlassen und ich glaube im Interesse meiner ehrenwerthen Collegen aus Oberhessen, mag auch ihre Meinung sein, welche sie will, feierlich auf die Generosität der Frankfurter Geldfürsten verzichten zu dürfen, weil ich überzeugt bin, daß weder eine Eisenbahn über Gießen, noch eine über Alsfeld gebaut werden würde, wenn dieses auf jene Generosität ankäme.

Hosted by Google

Die Verhältnisse der Stadt Gießen anlangend, so bedaure ich, daß viele Mitglieder dieser verehrlichen Kammer, welche auf der inländischen Universität ihre Studien machten, in einem Lebensalter dort gelebt haben, wo man sich um materielle Interessen gar nicht bekümmert. Hätten sie aber in einem Lebensalter dort gelebt, wo man die verschiedenen Seiten der bürgerlichen und materiellen Verhältnisse einer Stadt oder Gegend mit Ernst und Theilnahme erwägt, so würden sie die Bedeutung der Stadt Gießen auf ganz andere Weise beurtheilen, wie dieses schon mehrmals geschehen.

Ich bin weit entfernt, die Städte Alsfeld, Lauterbach ꝛc. in Hintergrund zu stellen; das steht aber doch richtig, daß, wenn die Bahn über Fulda geführt werden sollte, Gießen noch weiter an die Bahn haben würde, als Alsfeld, wenn die Bahn über Gießen geführt werden sollte. Zu meinen Glaubenssätzen gehört allerdings auch der, daß wenn man die Bahnlinie über Alsfeld und Lauterbach ziehen, oder sie diesen Orten noch näher legen könnte, einige Stimmen mehr für das Project im Allgemeinen gewonnen werden könnten, wie ich schon früher bemerkte, daß wenn alle Wünsche und Hoffnungen befriedigt oder vereint werden könnten, die Annahme des Principalartikels des Gesetzesentwurfs wohl keinem Zweifel unterläge. Ich bin überzeugt, daß eine Eisenbahn durch Oberhessen über Gießen jedenfalls die entschiedensten Vortheile für jene Provinz darbietet, und denke deßhalb auch, daß man durchaus keine Hoffnungen auf den Unternehmungsgeist der Geldfürsten, resp. auf Actionäre aufkommen lassen soll.

Der Abg. Fritz: Ich kann mich nur Denjenigen anschließen, welche im Allgemeinen für die Erbauung von Eisenbahnen sind und ich werde nach reiflicher Erwägung mit voller Ueberzeugung dahin abstimmen, und zwar auch dafür, daß die Bahn auf Kosten des Staats gebaut werde.

Der Präsident: Die Vortheile, welche die von der Staatsregierung auf Kosten des Staats projectirte Eisenbahn hat, sind unverkennbar; allein auch die Nachtheile, welche in ihrem Gefolge sind, können nicht weggeläugnet werden.

Ich halte sogar in staatswirthschaftlicher Hinsicht die Nachtheile für größer, als die Vortheile. An der Spitze der Nachtheile steht die ungeheure Schuldenlast, welche durch die Ausführung des Projects den Steuerpflichtigen aufgebürdet wird. — Ich sage, den Steuerpflichtigen, da keine Domänen mehr da sind zur Veräußerung Behufs der Schuldentilgung, und da der Ertrag der Eisenbahn nicht einmal die Verzinsung vollständig decken wird. Die Zeiten haben sich seit

Hosted by Google

dem Entstehen unserer Verfassung geändert, und wir mit denselben.

Auf dem Landtage von 1823 — 1824 wurde lange darüber gestritten, ob man eine Kunststraße von Darmstadt nach Mainz bauen solle. Sie fand Anstand, vorzugsweise wegen der Kosten, und doch handelte es sich damals um kaum 100,000 fl. — Auf dem Landtage von 1835 — 1836 wurden 5 Millionen Gulden bewilligt, um Straßen nach allen Ecken und Enden des Großherzogthums auszuführen. Jetzt sind wir darauf und daran, 9 Millionen Gulden und mehr für Eisenbahnen gut zu heißen. Es ist mir dies sehr bedenklich, weil ich nicht weiß, woher wir die Mittel nehmen wollen, wenn ein Krieg bevorsteht, oder ausbricht. Wir müssen dann zu Anlehen unsere Zuflucht nehmen, und daß diese Anlehen unter viel nachtheiligeren Bedingungen, vielleicht gar nicht zu realisiren sind, wenn wir kaum erst eine neue Schuld von 9 Millionen Gulden gemacht haben, dies wird Niemand bezweifeln.

Dennoch werde ich, weil wichtige strategische Rücksichten hinzukommen, dafür stimmen, daß die Eisenbahn durch die Provinz Oberhessen gebaut wird, und zwar auf Staatskosten, indem ich leider die hohe Wahrscheinlichkeit oder vielmehr Ueberzeugung gewonnen habe, daß sich keine Actiengesellschaft zur Ausführung finden wird. Ich habe mich deshalb auf Erkundigungen gelegt, sie sind aber nicht nach Wunsch ausgefallen.

Was die Starkenburgische Bahn betrifft, so hängt meine Abstimmung hierüber davon ab, ob ich glaube, daß außer den allgemeinen Gründen erhebliche strategische Rücksichten dafür vorliegen. Wenn ich diese nicht finden kann, so werde ich dagegen stimmen.

Der Abg. Becker (von Ortenberg): Ich halte die Eisenbahnen für einen der wichtigsten Fortschritte unserer Zeit. Ich bezweifle indessen, ob die zu erbauende Eisenbahn von der Kurhessischen bis zur Badischen Grenze sich vollständig rentiren werde, und ob sie namentlich die vielen Vortheile bewirken wird, welche man sich theilweise davon verspricht. Ich bin jedoch der Ansicht, daß unter allen Umständen die proponirte Eisenbahn von der Kurhessischen bis zur Badischen Grenze erbaut werden muß, da unser Land nicht zurückbleiben kann und darf. Namentlich wird die Eisenbahn, welche durch die Provinz Oberhessen geführt werden soll, dem allgemeinen Verkehr, hauptsächlich für diese Provinz vortheilhaft sein, und ich werde daher auch für die Erbauung der Eisen-

Hosted by Google

bahn in der Provinz Oberhessen und Starkenburg stimmen. Es würde gewiß gegen das Interesse unseres Landes, und zwar vorzugsweise gegen das Interesse der Provinz Oberhessen sein, wenn wir zusehen wollten, daß die Eisenbahn in der Richtung von Frankfurt nach Fulda gebaut werden sollte; denn selbst wenn einzelne Bezirke der Provinz Oberhessen sie bei der Richtung nach Fulda benutzen könnten, so kann es doch nicht im Interesse dieser Provinz liegen, diese Eisenbahn im Auslande erbaut zu sehen. Es ist hiernach jedenfalls im Interesse des Landes und dieser Provinz, daß die oberhessische Eisenbahn sobald als möglich auf Kosten des Staates gebaut, und also durch unser Land geführt werde. —

Da eine weitere Bemerkung nicht erfolgt, so eröffnet der Präsident die Berathung über die einzelnen Artikel des Gesetzesentwurfs, und es bemerkt:

Zu Artikel 1,
sowie zu den gleichzeitig zur Berathung ausgesetzten verschiedenen Anträgen über die Richtung der Hauptbahnlien im Großherzogthum,

Der zweite Präsident Hesse: In dem Gesetzesentwurf ist nirgends gesagt, welches die Hauptlinien der Eisenbahnen im Großherzogthum seien, und welche dieser Linien gebaut werden soll. Wenn auch die Kammern alle Artikel des vorgelegten Gesetzesentwurfs annehmen würden, so sind dadurch nur die Grundsätze genehmigt, nach welchen künftighin Eisenbahnen, über deren Bau sich die Staatsregierung mit den Ständen des Großherzogthums vereinigen würde, gebaut werden sollen. Denn was in den Motiven gesagt ist, ist kein Gesetz, und über die Motive der Gesetze wird nicht abgestimmt; über die Richtung der Bahn, und über die Bahnen, die gebaut werden sollen, liegt aber ein Gesetzesentwurf oder eine Proposition nicht vor. Die Staatsregierung hat daher, meiner Ansicht nach, auch wenn sämmtliche Artikel des vorgelegten Gesetzes genehmigt werden sollten, entweder nicht die Befugniß, die projectirte Bahn von der kurhessischen bis an die badische Grenze zu erbauen, oder sie hat die Befugniß, alle Bahnen, die sie für sachgemäß erachtet, und die sie für Hauplinien erklären will, auszuführen. Das Erstere würde der Intention der Staatsregierung zuwider sein, das Andere aber würde sich — wie kaum einer Erwähnung bedarf — mit den landständischen Rechten nicht vereinbaren.

Hosted by Google

Es scheint mir daher nöthig, daß durch das Gesetz — denn ich sage, eine Proposition über die Richtung liegt uns nicht vor und ist in den Motiven nicht angekündigt worden — bestimmt werde, welches die Hauptlinien der Eisenbahn, die nach Maaßgabe des vorliegenden Gesetzesentwurfs zu erbauen seien, sein sollen.

In dieser Beziehung nun folgende Bemerkungen:

Ich verkenne das Gewicht der Gründe der Minorität gegen den Bau der Eisenbahnen im Allgemeinen nicht. Im Gegentheil, ich ehre und achte die Gründe, welche von der Minorität des Ausschusses, von den Abgeordneten Georgi, Glaubrech und Anderen vorgebracht worden sind, denn sie können nur dazu dienen, den so hochwichtigen Gegenstand von allen Seiten beleuchtet zu sehen. — Aber ich bin nach reiflicher Erwägung zu der Ueberzeugung gelangt, daß unter den vorliegenden Umständen der Bau der Eisenbahn allerdings eine bittere Nothwendigkeit sei, und daß, wenn unser Staat nicht etwa größere Nachtheile für die Zukunft erleiden wolle, er den Bau in dem gegenwärtigen Augenblick oder in einer nahen Zukunft unternehmen müsse.

Unter diesen Voraussetzungen aber will ich wenigstens für das Land, und für die einzelnen Provinzen — denn zu diesen Kosten tragen alle Provinzen bei — diejenigen Vortheile retten, welche unter den vorliegenden Umständen gerettet werden können und müssen.

Ich berücksichtige vorzugsweise unsere Haupthandels- und Fabrikplätze Mainz und Offenbach, und den Zug der Eisenbahn der Bergstraße entlang. Sodann aber bin ich der Ansicht, daß die Verhinderung eines jeden von der Stadt Frankfurt in irgend einer Beziehung auszuübenden Stapels besondere Beachtung verdiene.

Was die Stadt Mainz betrifft, so brauche ich nicht darauf aufmerksam zu machen, wie wesentlich der Wohlstand der Grundbesitzer von Rheinhessen, von Starkenburg und auch wohl von der Wetterau mit dem Flore des Handels in Mainz zusammenhängt und wie wichtig es daher für das Großherzogthum ist, den Handel von Mainz, der in den letzteren Zeiten, wie aus glaubwürdiger Quelle versichert wird, theils durch die Taunuseisenbahn, theils durch die fatalen Verhältnisse des Rheinschifffahrtsoctrois, wie man sich, wenn man durch den Freihafen von Mainz geht, überzeugen mag, so sehr gelitten hat, zu heben und von Neuem zu beleben. Darum scheint es mir nothwendig, daß die Stadt Mainz in den Bahnzug der Hauptlinie aufgenommen werde, so, daß des

Hosted by Google

Personen- und des Waarenverkehrs wegen eine directe Verbindung vom Oberrhein mit Mainz durch die Eisenbahn von Darmstadt nach Mainz, und nicht eine Verbindung mit Frankfurt stattfinde; eine Verbindung, welche gleichzeitig die oberen Maingegenden Mainz näher rücken wird und vielleicht in einer nicht sehr entfernten Zukunft noch viel näher bringen dürfte. Sachverständigen in dieser Kammer überlasse ich es, wenn sie mit dieser Andeutung einverstanden sein sollten, die Verhältnisse näher aus einander zu setzen.

Ich gehe nun zu Offenbach über. Die Stadt Offenbach hat dadurch, daß im Jahre 1828 eine künstliche Messe dort geschaffen wurde und daß man bei dem Anschluß der Stadt Frankfurt an den Zollverband, wie damals versichert wurde, für die Stadt Offenbach nichts weiter thun konnte, unendlich gelitten. Indessen hat sich die Industrie in Offenbach von Jahr zu Jahr gehoben und sie hebt sich von Tag zu Tag mehr.

Würde nun die Stadt Offenbach nicht in den directen Zug der Eisenbahn aufgenommen, sondern müßte sie ihre Fabrikate erst durch Hülfe Frankfurter Häuser versenden, so würde die aufblühende Industrie von Offenbach mit einem Schlage zu Grunde gerichtet, eine Industrie, mit welcher das Wohl und Wehe der ärmeren Klasse der ganzen umliegenden Gegend bis auf drei Stunden wesentlich zusammenhängt.

Es würde aber auch weiter der ganze Speditionshandel von Offenbach vernichtet werden. Dagegen würde die Aufnahme der Stadt Offenbach in die Bahnlinie auch in finanzieller Beziehung ein sehr brillantes Resultat liefern; denn der Verkehr zwischen Frankfurt und Offenbach ist in dem dermaligen Augenblick, wo zum Beispiel in jeder Stunde ein Familienwagen von Offenbach nach Frankfurt und wieder zurück geht, so bedeutend, daß er ein Kapital von einer Million repräsentirt. Und dieser im Verhältniß zu anderen Bahnstrecken ganz enorme Ertrag würde der Gesammteinnahme entzogen werden, wenn die Stadt Offenbach nicht in den directen Zug der Bahn aufgenommen werden würde.

Der Abgeordnete der Stadt Offenbach dürfte berufen sein, diese ihm näher bekannten Verhältnisse der verehrlichen Kammer ausführlicher darzulegen.

Die Aufnahme der Stadt Offenbach in die directe Bahnlinie ist nun auf zweierlei Weise möglich.

Die Stadt Offenbach kann aufgenommen werden, wenn die Eisenbahn aus Oberhessen über Hanau nach Frankfurt

Hosted by Google

geführt, oder dadurch, daß Offenbach in den Bahnzug von Darmstadt nach Frankfurt gelegt wird.

Was die erste Alternative betrifft, so begreife ich wohl, daß diese, da sie von der Kurhessischen Regierung abhängt, nicht unbedingt gewählt werden kann, obschon sie, wie ich glaube, für die Stadt Offenbach das größere Interesse haben würde. Dagegen hängt die Wahl der zweiten Alternative einzig und allein von dem Großherzogthum ab, weil wir uns auf dieser Linie nur allein auf eignem Grund und Boden bewegen; denn was die Einwilligung der Stadt Frankfurt betrifft, so hege ich die Ueberzeugung, daß die Stadt Frankfurt, welche durch die Eisenbahn so unendlich gewinnt, sich jeder billigen von unserer Seite gestellten Bedingung fügen müsse.

Sehr wichtig scheint mir sodann, daß die Bahn nicht direct nach Mannheim, sondern der Bergstraße entlang nach Heidelberg geführt wird, und zwar theilweise aus ökonomischen, theilweise aus, den Handel von Mainz berührenden, Gründen.

Aus ökonomischen Rücksichten betrachte ich den Zug der Bergstraße entlang für äußerst wichtig, weil bekanntlich die Eisenbahnen vorzugsweise durch den Personenverkehr alimentirt werden, weil der Zug der Bergstraße entlang eine bei weitem größere Ausbeute verspricht und weil wir auf dem Zug der Bergstraße entlang einige Stunden kürzer zu bauen haben, als in der Richtung nach Mannheim.

Sodann würde der directe Zug nach Mannheim für die Stadt Mainz einen sehr empfindlichen Nachtheil mit sich bringen, wie ich kaum auseinander zu setzen brauche; ja, man kann sagen, daß die Stadt Mainz, im eigentlichen Sinne des Wortes, Mannheim gegenüber, dadurch trocken gelegt würde.

Ich gehe zu einem weiteren, oben berührten Punkte, nämlich dem etwa in Frankfurt auszuübenden Stapel über. Die Nord- und Südbahn — ich will sie so nennen — und die Bahn von Darmstadt nach Mainz würden, wenn wir unser Hessisches Partikularinteresse berücksichtigen, den Zweck haben, die verschiedenen Provinzen des Großherzogthums mit einander zu verbinden. Es liegt also klar vor, daß, wenn dieser Zweck erreicht werden soll, man direct aus einer Provinz des Großherzogthums in die andere muß gelangen können, ohne genöthigt zu sein, in Frankfurt irgend ein, der Stadt Frankfurt zusagendes Hemmniß zu erfahren; so daß man durch directe Einschreibung und Beförderung zum Beispiel von Darmstadt nach Friedberg und Gießen, und so wieder umgekehrt von beiden Orten nach Darmstadt, muß gelangen kön-

Hosted by Google

nen, ohne daß man gezwungen ist, in Frankfurt irgend einen Aufenthalt zu erfahren, dort in Gasthöfen einzukehren, Omnibus zu besteigen, Packträger anzunehmen, und was dergleichen Hemmnisse mehr sind.

Wird von Seiten der Staatsregierung dieser Punkt nicht durch Staatsverträge gewahrt, und wird nicht die Stadt Frankfurt hierin auf das festeste gebunden, so steht nach den seitherigen Bestrebungen der dortigen Behörden zu erwarten, daß einer solchen directen Verbindung alle möglichen Hindernisse werden in den Weg gelegt werden, Hindernisse, welche nicht nur für den Personen-, sondern insbesondere auch für den Waarenverkehr höchst nachtheilig sein würden, wie sich durch Beispiele nachzeigen ließe.

In Folge meiner Ausführungen und theilweise in Conformität mit den Anträgen, welche von der Majorität des ersten Ausschusses zu den verschiedenen Motionen über den Zug der Eisenbahn gestellt worden sind, trage ich darauf an:

1) den Art. 1 des Gesetzesentwurfs abzulehnen;
2) statt dessen folgende Artikel aufzunehmen:

„Art. 1. Die Hauptlinien der Eisenbahnen des Großherzogthums, welche auf Staatskosten ausgeführt und für Rechnung der Staatskasse zur gleichzeitigen Ausführung gebracht werden sollen, gehen von der Kurhessischen Grenze über Gießen, Butzbach, Friedberg nach Frankfurt, und von da über Darmstadt nach der Badischen Grenze in der Richtung nach Heidelberg der Bergstraße entlang; sodann von Darmstadt direct nach Mainz.

Die Stadt Offenbach wird entweder in die Linie von Gießen nach Frankfurt oder von da nach Darmstadt aufgenommen."

„Art. 1a. Zur Erbauung von Lokalbahnen werden Concessionen an Private ertheilt und es bleibt denselben der Betrieb unter der oberen Leitung der Staatsregierung überlassen."

3) Die Annahme des Gesetzes von der Bedingung abhängig zu machen, durch Staatsvertrag festzustellen, daß in Frankfurt bezüglich des Verkehrs der Nord- und der Südbahn unter sich, sowie rücksichtlich des Verkehrs beider mit der Taunuseisenbahn keinerlei Stapel rücksichtlich der Waaren und Personen ausgeübt, sondern eine unmittelbare Beförderung von der einen Bahn auf die andere bewirkt werde;
4) auch davon, daß, nach dem Antrag der Minorität des Ausschusses, mit dem Bau nicht eher der Anfang ge-

Hosted by Google

macht werde, als bis dieses auch von den mitcontrahirenden Staaten geschieht, die Annahme des Gesetzes abhängig zu machen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Es handelt sich hier hauptsächlich darum, eine feste Meinung darüber zu gewinnen, ob das vorliegende Gesetz seine Allgemeinheit verlieren und ob an dessen Stelle ein Partikulargesetz für bestimmte Bahnen treten soll.

Ich habe nicht die Instruction von Seiten der Staatsregierung, auf ein solches Partikulargesetz einzugehen, weil es gegen alles seitherige Verfahren in ähnlichen Fällen streiten würde.

Die Gesetze, welche seither über den Bau der Staats- und Provinzialstraßen erlassen worden sind, waren allgemeine Normen, und nie und nimmermehr ist ein Gesetz erlassen worden über die zu wählenden Straßenrichtungen, sondern es sind blos in dieser Beziehung Vereinbarungen entweder über Propositionen der Staatsregierung, oder über Motionen der Stände getroffen worden, welche in die landständische Adresse aufgenommen und in dem Landtagsabschied später genehmigt worden sind.

Ich glaube auch, daß dies unter allen Umständen das Zweckmäßigste ist, indem dadurch für alle Zukunft die Entscheidung darüber offen gehalten wird, welche Eisenbahnen man etwa noch für Staatsunternehmung erklären will und welche nicht.

Ich muß mich daher auf das Bestimmteste dagegen erklären, daß ein solcher specieller Artikel in Antrag kommt, indem die Staatsregierung einen solchen nicht annehmen wird.

Was nun die anderen Bemerkungen betrifft, so hat der zweite Präsident Hesse sich hauptsächlich zur Aufgabe gestellt, dasjenige im Interesse des Landes zu retten, was noch zu retten ist, und hierfür bin ich ihm sehr dankbar, erlaube mir aber zu gleicher Zeit zu bemerken, daß die Staatsregierung an alle diese Puncte schon längst gedacht und schon aus eigenem Antrieb dafür Sorge getragen hat; übrigens verstehen sich alle diese Rücksichten so sehr von selbst, daß man wohl der Staatsregierung das Zutrauen hätte schenken können, daß sie daran von selbst denken würde.

Es ist in den vorbereiteten Staatsverträgen allerdings schon vorgesehen, daß in Frankfurt sich kein künstlicher Stapel bilden kann, indem die nördliche und südliche Bahn sich bei Frankfurt in einen und denselben Bahnhof einmünden wird und daher die Vermittelung eines Frankfurter Spedi-

Hosted by Google

teurs wegfällt. Es ist nur in dieser Beziehung schlimm, daß die Taunuseisenbahn das Eigenthum einer Privatgesellschaft ist, sonst hätte man für die drei Bahnen einen einzigen Bahnhof wählen können; dagegen wird man die Stelle für den gemeinschaftlichen Bahnhof der contrahirenden Staaten so wählen, daß die Ueberladung auf die Taunusbahn ebenfalls unmittelbar geschehen kann, und auch in dieser Beziehung kein Stapel für Frankfurt begründet wird. Wenn also dies zuerst feststeht, so werden sich auch die besondern Interessen der Stadt Offenbach vermitteln lassen.

Daß die Bahn von Darmstadt nach Mainz in vielfacher Beziehung wichtig sei, habe ich schon in meiner schriftlichen Erklärung zugegeben, und es ist nur die einzige Rücksicht zu nehmen, daß es schwer halten wird, alle wünschenswerthen Bahnen auf einmal zu bauen.

Wenn ferner bemerkt wurde, daß man bei einem Besuche des Freihafens in Mainz denselben leer finde, so hat dies seinen einfachen Grund darin, daß nach neueren Anordnungen die Waaren in einem anderen Locale verwahrt werden, und wenn der zweite Präsident Hesse sich nach den näheren Verhältnissen erkundigt, so wird er finden, daß das Leersein des Freihafens von Mainz einen ganz anderen Grund hat, als den, welchen er voraussetzt.

Der Präsident: Der Herr Regierungscommissär bemerkte, der vorliegende Gesetzesentwurf enthalte nur allgemeine Bestimmungen, welche für alle Eisenbahnen, die jetzt und in Zukunft auf Staatskosten gebaut werden würden, gelten sollten. Dies scheint mir nicht der Fall zu sein; das Gegentheil beweisen die Artikel 2, 3 und 5 des Entwurfs, deren Bestimmungen nur auf die in den Motiven erwähnte Eisenbahn anwendbar erscheinen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Die erste Bestimmung, welche der Herr Präsident im Auge hat und woraus die Specialität des Gesetzes gefolgert werden soll, ist die, daß außer der Anleihe eine Million Kassenscheine emittirt werden soll. Die Emission der Kassenscheine kann aber nicht den Bahnlinien proportionell sein, welche wir bauen wollen, denn es treten hier ganz andere und höhere staatswirthschaftliche Rücksichten ein, wonach ein Maximum hierfür bestimmt werden muß.

Eben so hatte die zuletzt von dem Herrn Präsidenten erwähnte Bestimmung im Artikel 5 hinsichtlich der 2 Heller den Zweck, ein für allemal zu sagen, daß man kein größeres Opfer, als das hier erwähnte, an das Land verlange.

Hosted by Google

Der Präsident: Wenn dies die Absicht des Entwurfs war, dann hätten seine Bestimmungen allgemeiner sein sollen, und ausschließend alles dasjenige, was nur auf die Bahn bezogen werden kann, welche nach der jetzt in Rede stehenden Proposition gebaut werden soll.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich muß hierauf wiederholt erwidern, es ist überhaupt in dem ganzen Gesetz gar nicht davon die Rede, was für eine Bahn gebaut werden soll.

Der Abg. Otto: Ich erkläre mich einverstanden mit den Bemerkungen des zweiten Präsidenten Hesse und unterstütze die von ihm gestellten Anträge. Durch seine Berufung auf den Abgeordneten der Stadt Offenbach hinsichtlich der gewerblichen Verhältnisse der letzteren, sehe ich mich übrigens veranlaßt, noch einige weitere Bemerkungen über die vorgeschlagene Richtung der Bahn über die Stadt Offenbach zu machen. Soll die Eisenbahn, welche nach dem vorliegenden Project das Großherzogthum durchziehen wird, dem inländischen Verkehr Nutzen bringend sein, so muß die Wahl der Richtung in der Weise erfolgen, daß die gewerbreichsten Orte des Landes, deren Lage es zulässig macht, davon nicht ausgeschlossen bleiben, und namentlich dann nicht ausgeschlossen bleiben, wenn der gänzliche Verlust ihres Verkehrs die unausbleibliche Folge davon sein werde. Dieses traurige Loos würde die Stadt Offenbach treffen, wenn sie von der durch Frankfurt ziehenden Eisenbahn nicht berührt werden sollte. Wenn auf der einen Seite als Zweck der Schienenwege angegeben wird, die Hindernisse zu beseitigen, welche der Transport der Erzeugung und dem Bezug der Bedürfnißgegenstände entgegensetzt, so mögte es auf der andern Seite nicht zu rechtfertigen sein, durch eine den Verkehr ableitende Führung der Bahn die schon bestehende Industrie eines Ortes zu vernichten. Wenn hier nur von einem untergeordneten lokalen Verkehr die Rede wäre, so würde ich das Wort in dieser Beziehung nicht ergriffen haben; in dem vorliegenden Falle handelt es sich aber von einer Stadt mit einer Bevölkerung von 10 bis 11,000 Seelen, die einen ausgedehnten und für unsere Verhältnisse großartigen Fabrikverkehr betreibt, und zwar ausschließlich für den Absatz nach dem Ausland, dessen Untergang nicht nur für die nächste Umgebung, sondern auch, wegen der commerziellen Beziehungen nach außen, auf das ganze Land eine nachtheilige Rückwirkung äußern müßte.

Die Stadt Offenbach betreibt einigen Großhandel in Wein, Wollengarn, Tuch, Häuten und Pelzwerk. Wichtiger ist der Fabrikverkehr daselbst. Offenbach besitzt allein 55 größere

Hosted by Google

Fabriketablissements, ungerechnet die kleineren Gewerbsanstalten, deren Erzeugnisse meistentheils ebenfalls für den Absatz nach Außen bestimmt sind, und in denen Tausende von Menschen Beschäftigung finden. Offenbach treibt ferner einen ausgebreiteten Speditionsverkehr nach allen Ländern und Richtungen, welcher den Fabriken die direkte Versendung ihrer Erzeugnisse, sowie den direkten Bezug der rohen Fabrikmaterialien zu den möglichst billigen Preisen sichert, und ohne welchen dieselben minder vortheilhaft, manche aber gar nicht mehr nach dem Ausland betrieben werden könnten. — Wird die Stadt Offenbach von der durch das Großherzogthum über Frankfurt projectirten Eisenbahn ausgeschlossen, oder sollte dieselbe nur durch eine Seitenbahn mit Frankfurt verbunden werden, so verliert sie ihren Speditionsverkehr gänzlich. Im einen, wie in dem andern Falle geht er an Frankfurt über, weil die Speditionsgüter nur dahin gerichtet werden, wo sie am schnellsten, sichersten und billigsten befördert werden. In dem unterstellten Falle aber müssen sich die Speditionskosten in Offenbach nothwendig und bedeutend erhöhen; sie müssen sich erhöhen schon wegen des Zeitverlustes, der in der Regel auch mit größerem Kostenaufwande verbunden ist, durch die Kosten des Hin- und Hertransports von und nach der Hauptbahn und endlich durch die doppelten Auf- und Abladungskosten zu Offenbach und Frankfurt. Ist aber einmal der Stadt Offenbach die Spedition entzogen, so entbehren die Fabriken in Vergleich mit andern Fabrikanten das Mittel der gleich schnellen und billigen Beförderung ihrer Erzeugnisse, sowie des gleich schnellen und billigen Bezugs der Fabrikmaterialien. Mit dem Verlust dieses Vortheils würde ihr die Concurrenz mit anderen Fabrikanten nicht nur erschwert, sondern in vielen Fällen sogar unmöglich gemacht; und in dieser Lage sieht Offenbach seine Gewerbthätigkeit mit dem baldigen Ruine bedroht. Die Fabrikindustrie von Offenbach hat, wie der zweite Präsident Hesse schon bemerkte, in den letzten Jahren durch den rastlosen Fleiß seiner Bewohner, durch die Benutzung der neuesten Erfindungen im Gebiete der Wissenschaft einen hohen Aufschwung genommen, und sie ist selbst mit den wichtigsten Fabrikstädten, die ihr durch günstigere Verhältnisse, größere Kapitalkräfte weit überlegen sind, mit glücklichem Erfolge in Concurrenz getreten; hierzu hat ihr Speditionsverkehr wesentlich beigetragen, der, ungeachtet der Anfeindungen, Hemmungen und Chikanen von Seiten der Nachbarstadt Frankfurt, dennoch seither an seiner Ausdehnung nichts verloren hat. Und nun sollten diese Früchte des rastlosesten Fleißes, der

Hosted by Google

angestrengtesten Thätigkeit zu Grunde gehen? Die Betriebsamkeit von Tausenden fleißiger Bürger aufgeopfert werden? und warum? weil etwa Baden und Frankfurt nicht wollen, daß die Eisenbahn in unserm Lande die gerade Richtung verlasse und mit einem kleinen Umweg von nur $^3/_4$ Stunden über Offenbach nach Frankfurt geführt werde? Und doch können die Kosten, die dabei entstehen, nicht in Betracht kommen, da, wie schon bemerkt wurde, diese Strecke in finanzieller Beziehung den Ertrag der ganzen Bahn bedeutend erhöhen wird. Auch vermögte ich den Einwurf, daß, wenn Offenbach sich im Hauptzug befände, dann täglich nur ein paarmal ein Wagenzug über Offenbach gehen würde, wodurch sein Verkehr nicht gefördert werden könnte, nicht als richtig anzuerkennen, denn was sollte und könnte verhindern, zwischen den Hauptcursen noch so viele Zwischencurse auf der Bahnstrecke von Offenbach nach Frankfurt gehen zu lassen, als der Verkehr nothwendig macht? Sie werden dieß um so mehr für ausführbar halten, wenn Sie bedenken wollen, daß schon jetzt täglich ungefähr 5 — 600 Personen zwischen Offenbach und Frankfurt durch Fuhrwerke befördert werden. Es gehen, wie bereits vorhin bemerkt worden ist, zu jeder Stunde des Tags von Morgens 7 bis Abends 8 und an einigen Tagen auch bis 9 Uhr Postwagen zwischen Offenbach und Frankfurt, die zwischen 12 — 20 Personen fassen; es gehen außerdem noch zwanzig Hauderer, wovon die Hälfte in Offenbach, die Hälfte in Frankfurt stationirt; wenn auch für jeden derselben nur eine zweimalige Fahrt und jedesmal zu 4 Personen gerechnet wird, so transportiren dieselben 160 Personen des Tags. Der Marktschiffer von Offenbach fährt täglich zweimal nach Frankfurt und kehrt zweimal nach Offenbach zurück. Rechnen wir nur 50 Personen für jede Fahrt, — es fahren aber häufig auch noch bedeutend mehr — so beträgt die Zahl der täglichen Passanten mit dem Marktschiff allein wenigstens 200 Personen. Wenn Sie also nun erwägen, daß gegen 600 Personen zwischen Offenbach und Frankfurt täglich durch Fuhrwerke befördert werden, also das Jahr an 200,000 Personen, so werden Sie die Ueberzeugung gewinnen, daß diese Strecke eine jährliche Einnahme von wenigstens 40,000 fl. liefere und mithin wenigstens ein Kapital von 1 Million verinteressiren wird.

Sowie die Lage von Offenbach, das heißt seine Nähe bei Frankfurt esist, die seine Aufnahme in die Bahnlinie zur Erhaltung seiner Industrie mit Nothwendigkeit fordert, so ist es auch gerade

Hosted by Google

diese Lage, welche die Ausführung ohne große Schwierigkeit möglich macht, ich mögte sagen, sie erleichtert. Um Sie, meine Herren, für diesen Plan geneigter zu machen, hätte ich Ihnen vielleicht die Katastrophe ins Gedächtniß zurückrufen sollen, durch welche Offenbach im Jahr 1836 seinen großartigen Handelsverkehr verloren hat, durch welche es aus einer geräuschvollen Handelsstadt in einen einförmigen und stillen Fabrikort umgewandelt worden ist; ich hätte Sie an die bleibenden Nachtheile erinnern können, welche der allzuschnell erfolgte Wechsel der früheren Handelsverhältnisse herbeigeführt hat, noch ehe der Stadt irgend ein Ersatz für die jenem Zustande vielfältig gebrachten Opfer geleistet werden konnte. Noch bluten die Wunden, welche jener Wechsel der Stadt Offenbach geschlagen hat; zu ihrer Heilung könnte ohne Zweifel die Aufnahme der Stadt Offenbach in die Eisenbahnlinie vieles beitragen, weil diese eine Garantie für die Dauer der jetzigen Fabrikindustrie darbieten würde; denn jetzt ist sie immer noch der Gefahr ausgesetzt, ihre letzte Erwerbsquelle zu verlieren. Ich hätte von dem Uebergange der Stadt Offenbach aus dem früheren Zustande in den jetzigen Ihnen ein düsteres Bild entwerfen können. Ich habe aber von dem Allem nichts erwähnen mögen, weil ich nicht für nöthig halte, in einer Versammlung, wo von jeher die Grundsätze des Rechts und der Billigkeit herrschend gewesen sind, mich an das Mitleid zu wenden, und weil ich fest überzeugt bin, daß auch Sie, meine Herren, in dem vorliegenden Falle diese Grundsätze zur Anwendung bringen und dem Antrage, die in Rede stehende Eisenbahn über Offenbach nach Frankfurt zu führen, ihre Zustimmung ertheilen werden.

Der Abg. Kilian: Nachträglich zu dem von dem zweiten Präsidenten Hesse gestellten Antrage erlaube ich mir noch folgenden Antrag zu stellen:

> die Kammer möge von der Erbauung sämmtlicher in dem Antrage des zweiten Präsidenten Hesse bezeichneten Eisenbahnen, sowie von der Einhaltung der dort bezeichneten Richtungen, die Annahme des ganzen Gesetzes abhängig machen.

Ich werde zu diesem Antrage durch zwei Rücksichten bestimmt. Einmal hat der zweite Präsident Hesse eine Bedingung der Annahme der ganzen Proposition beantragt nur in Bezug auf den in der Stadt Frankfurt nicht einzuführenden Stapel, und dann in Beziehung auf den Punkt, daß man nicht eher bauen soll, als bis dieses auch von Seiten der anderen Staaten, mit welchen Verträge abgeschlossen werden sollen, geschähe.

Hosted by Google

Ich wenigstens habe nicht vernommen, daß die von dem zweiten Herrn Präsidenten beantragten Bedingungen sich weiter, als auf diese Punkte erstrecken; ich beabsichtige daher durch meinen Antrag die Bedingungen der Annahme noch auf die übrigen Punkte auszudehnen. Enthielte freilich der Antrag des zweiten Präsidenten Hesse eine Bedingung der Annahme in Bezug auf alle darin begriffenen Punkte, so wäre allerdings mein Antrag überflüssig, kann aber irgend ein Zweifel darüber entstehen, ob jener Antrag blos als Amendement oder als eine Bedingung sich darstellt, so ist mein Antrag sehr an seinem Platz, und wegen eines möglichen Zweifels, glaubte ich denselben stellen zu müssen.

Für's zweite aber bemerke ich, daß für den Fall, wenn nämlich die Bahnen durch die Provinz Oberhessen und nach der badischen Gränze gebaut werden, mein Antrag den gleichzeitigen Bau der Bahn nach Mainz bezweckt. Die Gründe, welche für die eine oder für die andere Hauptbahn angeführt worden sind, sprechen auch für die Bahn nach Mainz. Durch diese würden die Vortheile der südlichen Bahn auch auf die Provinz Rheinhessen ausgedehnt, welche sie sonst gänzlich entbehren müßte, denn Jeder, der von Süden nach Mainz oder in umgekehrter Richtung reisen wollte, müßte entweder den Weg über Frankfurt nehmen, oder auf die Eisenbahn verzichten. Ohne die Eisenbahn von Darmstadt nach Mainz würde die letztere Stadt und die Provinz Rheinhessen, ja sogar die südliche Bahn Nachtheile erleiden, welche zu augenfällig sind, als daß sie einer näheren Auseinandersetzung bedürfen.

Was im Uebrigen für meinen Antrag spricht, wiederhole ich nicht, da der zweite Präsident Hesse ihn vollständig begründet hat.

(Der Abgeordnete Aull unterstützt den Antrag des Abgeordneten Kilian.)

Der Abg. Ramspeck: Wenn ich die Karte zur Hand nehme, um den Bau der Eisenbahn, welche von Kassel über Marburg, Gießen, Friedberg, Hanau, Offenbach, Frankfurt u. s. w. geführt werden soll, in seiner Richtung zu beurtheilen, so kann ich nach der in der Karte geschehenen Einzeichnung, nur zu dem Resultate kommen, daß der innere Theil der Provinz Oberhessen durch diese Richtung gar nicht berührt wird. Die Eisenbahn geht nur an dem Rande der Provinz her; darin finde ich aber eher einen Nachtheil, als einen Vortheil. Ich glaube, daß doch wohl eine Eisenbahn bloß zu commerziellen Zwecken gebaut werden soll, und zwar würden wir vorzugsweise die Orte des Großherzogthums in Betracht

Hosted by Google

zu ziehen haben. Ich kann aber nun keinen Ort zwischen Marburg, Gießen und Friedberg ermitteln, der von der Eisenbahn besondere Vortheile haben kann, indem die von Kassel aus links gelegenen Orte, wegen ihrer Entfernung von der Bahnlinie, die Eisenbahn nicht zur Beförderung ihrer Producte benutzen werden, da sie die Waaren noch eine bedeutende Strecke weit durch Fuhren hinbringen müßten. Meiner Ansicht nach sollte man daher die hauptsächlich gewerbetreibenden Städte der Provinz Oberhessen, namentlich Alsfeld, Schlitz, Herbstein, Lauterbach mehr in Aussicht nehmen und durch möglichste Verlängerung der Bahn in dem Schwalmgrunde den Schienenweg mehr in das Innere der Provinz Oberhessen zu bringen suchen. Wird man dies nicht thun, so kann ich die Bahn, wie sie jetzt projectirt ist, durchaus nicht für vortheilhaft halten. Der Verkehr würde sich von Kassel an uns vorbei hauptsächlich nach Frankfurt, und so umgekehrt, bewegen; dies würde aber als die größte Ungerechtigkeit gegen die nebenliegenden Städte erscheinen. Wir werden aus unserer Gegend niemals unsere Waaren nach Ziegenhain, Traisa u. s w. auf die Bahn bringen lassen können, indem wir einen mit 50 oder 100 Centnern beladenen Wagen nicht nach sechs Stunden schon wieder abladen und die Waaren auf den Eisenbahnwagen packen lassen können. Wir würden 19 Kreuzer am Centner verlieren, wenn wir von Alsfeld aus auf die neu projectirte Bahn Güter bringen wollten, um sie so fort nach Frankfurt transportiren zu lassen. Noch viel weniger können also Lauterbach, Schlitz, Herbstein Vortheile von der Bahn ziehen. Man scheint die dortige Gegend und den Gewerbsbetrieb der dortigen Städte nicht so zu kennen, als man sie kennen sollte. Ich kann Sie versichern, meine Herren, von Alsfeld allein gehen zuweilen wöchentlich 4 bis 500 Centner Waaren aus. Der Abgeordnete Rausch wird bezeugen können, daß dieses gegründet ist, zumal solches in Lauterbach verhältnißmäßig ebenso der Fall ist. Es fragt sich daher, ob jenen Städten nicht mehr Berücksichtigung zu Theil werden soll.

Dann frage ich, welche Städte liegen auf der anderen Seite der projectirten Bahnlinie, denen man einen besonderen Vorzug einräumen sollte? Doch von einem Vorzuge will ich hier gar nicht reden; ich wollte nur der Staatsregierung den Wunsch an das Herz legen, daß man so viel wie möglich die Eisenbahn im Schwalmthale fortführen möge, um sie den gewerbetreibenden Orten der Provinz Oberhessen näher zu bringen.

Hosted by Google

Der Abg. Rausch: Die vorhinige Bemerkung des Herrn Präsidenten in Bezug auf den Zustand unserer Finanzen und die zu befürchtende Erhöhung unserer Staatsschulden halte auch ich für sehr bedenklich, und ich muß offen erklären, daß ich mich für jetzt noch nicht entschließen kann, dazu zu stimmen, daß der Bau der verschiedenen Bahnen auf einmal vorgenommen werde. Es ist von dem Herrn Regierungscommissär nachgewiesen worden, daß der Bau der nördlichen Bahn, der Main-Weserbahn, wie sie vorhin genannt wurde, der wichtigste für das Großherzogthum ist, besonders aus dem Grunde, weil wir auf dieser Seite durch die Nachbarstaaten umgangen werden können, namentlich durch Kurhessen, während dies hinsichtlich der südlichen Bahn, der sogenannten Main-Neckarbahn, nicht zu befürchten steht. Auf der ganzen Strecke der Bahn aber zu gleicher Zeit den Bau zu beginnen, wird nicht wohl möglich sein ohne die bedeutendsten Schwierigkeiten und ohne die bedeutendsten Opfer, die nicht im Verhältniß zu den Kräften der Finanzen und des Landes stehen. Es würde daher mit derjenigen Bahnlinie am zweckmäßigsten zuerst zu beginnen sein, welche am nothwendigsten erscheint, weil wir daselbst von den Nachbarstaaten umgangen werden können.

Ich stelle deshalb den Antrag:

die Staatsregierung zu ersuchen, vorerst den Bau der nördlichen, von der kurhessischen Gränze über Gießen nach Frankfurt führenden Eisenbahn in Angriff zu nehmen und auszuführen.

Dadurch werden wir vielleicht nach Maßgabe der bis jetzt vorliegenden Ueberschläge ein Anlehen von 4 bis 5 Millionen nöthig haben, wir werden nicht genöthigt sein, bei Frankfurter Banquiers Anlehen zu machen; im Gegentheil bin ich überzeugt, daß, wenn 4 pCt. Zinsen vom Capital bezahlt werden, im Großherzogthum jener Betrag durch Subscription herauskommt, und, was weiter zu berücksichtigen, ist diese Bahn einmal fertig, so wird sie wenigstens 3 pCt. abwerfen, und wir hätten dann nicht nöthig, von den aufzunehmenden 9 bis 10 Millionen gleich von Anfang an die Zinsen zu bezahlen. Mein Antrag empfiehlt sich auch dadurch, daß die fragliche Bahnlinie in strategischer Hinsicht die wichtigste ist.

(Der Abgeordnete Ramspeck und andere Abgeordnete unterstützen den Antrag des Abgeordneten Rausch.)

(Der Präsident verliest den hierauf bezüglichen Beschluß der ersten Kammer.)

Der Abg. Kahlert: Ich habe nicht erwartet, daß in dieser Kammer ein Antrag gestellt werden würde, der lediglich

Hosted by Google

auf den Bau einer Bahn in einer Provinz Bezug hätte; ich bin auch überzeugt, ein solcher Antrag wird die Unterstützung der Mehrheit der verehrlichen Kammer nicht finden. Ich glaube mich daher auch bei dem, was ich mir jetzt vorzutragen erlaube, bloß an den vorgeschlagenen Bahnzug und an den von mehreren Abgeordneten in der Richtung von Darmstadt nach Mainz noch weiter beantragten halten zu müssen, und spreche mich daher auch nur im Interesse jeder Provinz, also im Allgemeinen aus.

Ich halte die Richtung der Eisenbahn von Kassel nach Frankfurt über Hersfeld und Fulda für unsere Provinz Oberhessen so nachtheilig, daß nach meinem Dafürhalten die Stände pflichtwidrig handeln würden, wenn sie Mittel bewilligten, um der größten Provinz des Staates einen ungeheueren, nicht mehr zu ersetzenden Nachtheil zuzufügen; jede Bewilligung von meiner Seite für eine Bahn von Kassel nach Frankfurt versteht sich daher nur von der Richtung der Bahn durch unsere Provinz Oberhessen über Gießen und Friedberg.

Ebenso unterstütze ich den Antrag auf Aufnahme der Stadt Offenbach in den Hauptbahnzug, der von der Badischen Grenze bis nach Frankfurt projectirt ist. Für einen nicht großen Staat, wie der unserige, ist eine Fabrikstadt, wie Offenbach, von unendlicher Wichtigkeit; auch ist man der Stadt Offenbach billiger Weise eine Entschädigung schuldig für die ihr durch den, allerdings wünschenswerthen Beitritt der Stadt Frankfurt zu dem Zollvereine erwachsenen Nachtheile.

Was den Antrag auf Erbauung einer Eisenbahn von Darmstadt nach Mainz betrifft, so glaube ich, daß dieser Antrag die lebhafteste Unterstützung der Kammer verdient. Mainz ist die größte Stadt, die erste Handelsstadt des ganzen Großherzogthums; noch auf dem gegenwärtigen Landtage ist vorgekommen, wie nachtheilig die dermaligen Verhältnisse auf den Flor dieser ehemaligen Hauptstadt des vornehmsten deutschen Reichsfürsten einwirken. Ganz Rheinhessen muß bedeutend zu allen Staatslasten beitragen; mit welchen Gefühlen wird die ganze Provinz es betrachten, es ertragen, wenn bei der größten Last, die unserem Großherzogthum jemals aufgelegt worden ist, ja vielleicht ihm jemals aufgelegt werden wird, bei Eisenbahnen von ungefähr 22 Wegstunden, nicht einmal eine solche von 6 Stunden im vorzüglichsten Interesse jener Provinz und ihrer Hauptstadt erbaut werden soll! Die Taunuseisenbahn kann der Stadt Mainz kein Ersatz sein; außerdem ist diese die theuerste von allen und dient weit mehr auswärtigen, als hessischen Interessen.

Hosted by Google

Ich unterstütze daher den Antrag des zweiten Präsidenten Hesse und beziehungsweise auch den Antrag des Abgeordneten Kilian.

Der Abg. Aull: Vor allem muß ich dem einen Abgeordneten der Residenzstadt, Herrn Kahlert, meinen Dank für den lebhaften Antheil aussprechen, den er an dem Interesse der Stadt Mainz nimmt; er hat als Kaufmann recht gut gefühlt, daß Mainz eigentlich diejenige Stadt ist, die durch den Eisenbahnzug, wenn er, mit gänzlicher Umgehung von Mainz, von Heidelberg nach Frankfurt geht, ungemein verlieren muß.

Die Stadt Mainz kann bei dem Bau von Heidelberg nach Darmstadt oder Frankfurt sehr gleichgültig sein; wenn ich also dennoch die Proposition, daß von hier nach Heidelberg gebaut werde, unterstütze, so geschieht es im Interesse des Großherzogthums Hessen und vorzugsweise im Interesse der hiesigen Residenz, nicht aber im Interesse der Stadt Mainz; denn so lange, als diese Eisenbahn nicht existirt, werden die Dampfboote vom Oberrhein ihre Passagiere nach Mainz bringen, wo diese Boote theilweise des Abends ankommen, die Passagiere also zu übernachten genöthigt sind, was der Stadt Mainz ohne Zweifel günstig ist. Sowie Sie aber eine Eisenbahn von Heidelberg über Darmstadt nach Frankfurt bauen, so können Sie versichert sein, daß alle Passagiere, welche von der Schweizergrenze und dem Oberrhein herkommen, wenn sie nicht aus besonderen Gründen nach Mainz gehen müssen, das Dampfboot bei Mannheim verlassen, auf der Eisenbahn bis Frankfurt, von da direct nach Bieberich oder Wiesbaden gehen und Mainz nicht berühren werden. Es ist also klar, daß die Bahn höchst nachtheilig für die Stadt Mainz ist, wenn sie, ohne Zweigbahn nach Mainz, von Heidelberg nach Frankfurt gebaut wird. Diese Nachtheile werden für die Stadt Mainz in geringerem Maße eintreten, wenn eine Bahn von Darmstadt nach Mainz gebaut wird, weil diese grade und kürzere Bahn solche Reisende, welche Frankfurt bereits gesehen haben und nicht gerade Geschäften halber dahin gehen müssen, deren Ziel eine Rheinreise ist, wenn sie auch die Dampfschiffe verlassen sollten, dennoch veranlassen wird, lieber direct nach Mainz zu gehen, als den Umweg über Frankfurt zu machen und dort ihr Geld ohne Noth auszugeben. Darum ist es keinem Zweifel unterworfen, daß es für die Stadt Mainz von der größten Wichtigkeit ist, daß von Heidelberg über Darmstadt eine Bahn

Hosted by Google

nach Mainz gebaut wird; und was diesen Punkt betrifft, so schließe ich mich vollkommen dem Antrage des Abgeordneten Kilian an: daß der Bau der Bahn von Heidelberg über Darmstadt nach Frankfurt an die Bedingung geknüpft werde, daß man dann auch von Darmstadt nach Mainz baue.

Dieser Antrag ist übrigens nicht so ganz lokaler Natur, wie man im ersten Augenblick glauben kann. Vorerst halte ich sehr viel auf den Bau einer Eisenbahn von Heidelberg über Darmstadt nach Mainz, weil sie mit internationalen Verwickelungen nichts zu thun hat, sie ist so zu sagen, und mehr als alle andere im Gesetzesvorschlage in Aussicht gestellten Bahnlinien, eine rein hessische Bahn, weil sie, einmal aus dem badischen Lande heraus, kein Land mehr, als das Großherzogthum Hessen berührt. Ich habe von jeher den größten Werth auf die Nationalität dieser Anstalten gelegt und habe diese Ansichten in einem Berichte niedergelegt, den ich als Mitglied des Gemeinderaths von Mainz über die Frage erstattet habe, ob die Taunuseisenbahn auf dem rechten oder linken Mainufer errichtet werden solle. Da dieser Bericht, dessen Druck der Gemeinderath von Mainz verordnete, später auch hier auf Betreiben des Herrn Ernst Emil Hoffmann abgedruckt und in vielen Exemplaren verbreitet wurde, so wäre es immer möglich, daß er zur Kenntniß einiger Mitglieder dieser Kammer gelangt wäre. Abgesehen aber davon, daß diese Bahn von der badischen Grenze bis nach Mainz frei von allen so höchst lästigen internationalen Verwickelungen sein würde, so gibt es eine Menge anderer Betrachtungen, die sie empfehlen und die mich veranlassen werden, dafür zu stimmen.

Einmal wäre es sonderbar, wenn wir die Reisenden aus Oberhessen gerade auf die Taunuseisenbahn verweisen wollten, die mehr zu dem Herzogthum Nassau und zu Frankfurt, als zum Großherzogthum Hessen gehört, und das werden wir thun, wenn wir es unterlassen, von Darmstadt nach Mainz zu bauen. Wird aber diese Zweigbahn ausgeführt, so werden manche, ja sogar viele Reisende, welche sonst auf der Taunuseisenbahn gerade nach Kastel gehen würden, 6 Stunden weiter gehen und Darmstadt besuchen. Darmstadt ist eine Residenzstadt, sie bietet mannichfache Interessen vermöge ihrer reichen wissenschaftlichen Anstalten und ihrer Anstalten im Gebiete der Kunst dar; und ist der Reisende erst mit der Masse von Intelligenz, welche Darmstadt in sich schließt, mit den gesellschaftlichen Tugenden seiner Bewohner bekannt, so wird mancher daselbst auf längere Zeit seinen Aufenthalt neh-

Hosted by Google

men, und so wird sich, wenn dem aus Norden kommenden Reisenden die Möglichkeit gegeben ist, seinen Weg von Frankfurt über Darmstadt nach Mainz fortzusetzen, in Darmstadt Leben und Gewerbe verbreiten. Es wäre überdies sonderbar, und es würde Jedem auffallen, wenn man von Heidelberg nach Darmstadt und von da nach Frankfurt, aber nicht zugleich von Darmstadt nach Mainz baute Einmal wird Darmstadt durch die Zweigbahn nach Mainz dem Rheine so nahe gebracht, daß es so zu sagen eine Rheinhafenstadt würde. Zum Andern würde es Knotenpunkt; und wer irgend Länder, wie Belgien und England bereist hat, die mit einem Eisenbahnnetze überzogen sind, der weiß es, wie höchst wichtig es für eine Stadt ist, Knotenpunkt zu sein. Es hieße wahrhaft alle Rücksichten für die Residenz außer Acht lassen, wenn man ihr, um die großen Ausgaben, welche der Bau der projektirten Eisenbahn verursacht, nicht um einige hunderttausend Gulden zu vermehren, so große und unzweifelhafte Vortheile entziehen wollte. Man baut endlich nicht bloß Eisenbahnen, um als Handelswege durch große Reiche oder vielleicht gar von einem Welttheile bis zum anderen zu dienen; die Beförderung des inneren Gewerbfleißes und Verkehrs sind Rücksichten, die überall auf ihre Anlage und Richtung den größten Einfluß ausüben. Es würde daher höchst auffallend sein, wenn man bei dem Bau unserer Eisenbahnen diesen Gesichtspunkt außer Acht lassen und die beiden gewerbreichsten Städte des Großherzogthums nicht mit einander in Verbindung setzen wollte, indessen diese Verbindung durch eine Menge schlagender Gründe motivirt ist, denen gegenüber der dadurch veranlaßte Mehraufwand gar nicht in Betrachtung kommt. — Ich wiederhole daher, daß nach meiner Ansicht die Zweigbahn von Darmstadt nach Mainz nothwendig gebaut werden muß, wenn die Bahn nach Heidelberg ausgeführt wird. Dagegen verzichte ich auf die Zweigbahn nach Mainz, sobald der Bau der Bahn von Frankfurt resp. Darmstadt nach der Badischen Grenze aufgegeben wird. Ich glaube durch diese Erklärung bewiesen zu haben, daß ich mich keineswegs durch das Localinteresse von Mainz leiten lasse, daß ich vielmehr bei meinem Beharren auf der Zweigbahn von Darmstadt nach Mainz vorzugsweise von dem allgemeinen staatswirthschaftlichen Interesse des Großherzogthums, mit Hinblick auf jenes der beiden gewerbreichsten Städte des Großherzogthums, ausgehe.

Uebrigens ist es irrig, wenn man die Eisenbahn von hier nach Mainz nicht als rentabel betrachtet. Ich stehe dafür, daß sie rentabler wird, als alle andere Eisenbahnen im Lande.

Hosted by Google

Die Mainzer Gasthäuser am Rhein, welche 7 — 800 Fremde fassen, sind in den Monaten, August, September und Oktober, wo die Badeorte sich entvölkern und die Reisenden nach ihrer Heimath zurückkehren, jeden Abend so sehr mit Fremden angefüllt, daß sie sämmtlich Filialhäuser haben müssen, wo sie die überzähligen Reisenden unterbringen. Unter diesen Fremden befinden sich sehr viele Schweizer, Elsässer, Franzosen, Badenser, Schwaben, Baiern, Würtemberger u. s. w., welche die Rheinreise, oder eine Reise nach Belgien, Holland, England oder Frankreich gemacht haben. Ermüdung, die Sehnsucht nach der Heimath, nach ihren Familien und Geschäften bestimmen sie, den kürzesten und schnellsten Rückweg vermittelst der Bahn von Mainz über Darmstadt nach Heidelberg einzuschlagen, um so mehr, als in diesen Monaten sich auf dem Rheine schon häufig Nebel einstellen, welche die Dampfboote aufhalten und im Allgemeinen der Fahrt zu Wasser allen Reiz benehmen. Dieses genügt, um jeden Zweifel über die Rentabilität der Bahn zu beseitigen.

Abgesehen von dem aus dieser Frequenz sich ergebenden directen Vortheil für die Bahnkasse, so sind die für die Residenz Darmstadt und den Staat vermittelst der indirecten Steuern aus dieser Zweigbahn entstehenden Vortheile vorläufig nicht zu berechnen, aber ich glaube nicht zu irren, wenn ich sie sehr hoch anschlage. Es ist allgemein anerkannt, daß es ungemein vortheilhaft für eine Stadt ist, an einer Eisenbahn einen Knotenpunkt zu bilden. Es werden dadurch Verhältnisse und Erwerbsquellen aller Art hervorgerufen, welche für die betreffende Localität nur höchst günstig sein können. Ich bin fest überzeugt, daß, wenn einmal der Fremdenzug seine Richtung nach Darmstadt genommen hat, sich in dieser Stadt eine Menge Etablissements bilden werden, welche diesen Aufenthalt dem Reisenden angenehm machen. Schöne Wohnungen sind ohnehin eine Menge vorhanden. Angezogen durch die Kunstanstalten, woran Darmstadt so reich ist, und durch die socialen Tugenden seiner Bewohner, werden dann viele Fremde ihren Aufenthalt hier nehmen. Im Sommer werden sie durch seine herrlichen Umgebungen, welche die Kunst so sehr verschönert und Jedem so leicht zugänglich gemacht hat, gefesselt werden, wodurch denn Darmstadt an Wohlstand und gewerblicher Thätigkeit bedeutend gewinnen wird.

Nach dem Gesagten werde ich für die Bahn von der Kurhessischen Grenze bis Frankfurt, die ich für nothwendig und als gemeinnützig für das ganze Großherzogthum ansehe, unbedingt stimmen; dagegen kann ich die Bahn von Frankfurt

Hosted by Google

nach der Badischen Grenze nur dann für vortheilhaft halten, wenn zugleich eine Zweigbahn von Darmstadt nach Mainz erbaut wird. Was noch mehr ist, ohne diese Zweigbahn sehe ich diese Bahn als schädlich für das ganze Großherzogthum und als verderblich für die Stadt Mainz an; ich werde daher für dieselbe nur unter der Bedingung stimmen, daß die Zweigbahn nach Mainz gleichzeitig gebaut wird, und trage dahin an:

daß die Zustimmung der Kammer zur Erbauung der Bahn von Frankfurt nach der Badischen Grenze an die Bedingung der gleichzeitigen Erbauung der Zweigbahn nach Mainz geknüpft werde.

(Der Abgeordnete Kilian unterstützt eventuell diesen Antrag.)

Der Abg. Graf von Lehrbach: Ich wünschte zu wissen, ob der zweite Präsident Hesse, oder überhaupt diejenigen Abgeordneten, welche die Erbauung der Bahn von hier nach Mainz in Antrag bringen, auch wohl schon an die dadurch entstehenden Kosten gedacht haben, d. h. ob sie nur auch approximativ angeben könnten, um wie viel Millionen sich dadurch die Schuldenlast steigern wird, oder nicht, und ob sie im Stande sind, darüber irgend eine Aeußerung zu thun?

Der zweite Präsident Hesse: Auch über den Bau der Bahnen von Oberhessen und bis zur Badischen Grenze haben wir keine detaillirten Ueberschläge; der Kostenvoranschlag beruht auf einer durchschnittlichen Berechnung. Auf diese Weise lassen sich, wie klar vorliegt, auch die Kosten der Darmstadt-Mainzer Bahn nach Verhältniß der Wegstunden um so mehr berechnen, als das Terrain keine besonderen Schwierigkeiten darbietet.

Der Abg. Aull: Ich schätze die Kosten der fraglichen Bahn, und zwar nach der Aussage von Sachkundigen, nicht höher, als auf eine Million oder vielleicht auf 1,200,000 fl., indem das Gelände in dem ganzen District, den die Bahn durchzieht, sehr wohlfeil ist und sehr wenige Bauten bei dieser Bahn vorzunehmen sind. Dadurch wird natürlich die Bahn viel wohlfeiler sein, als irgend eine andere im Großherzogthum. — Und, meine Herren, eine Million oder auch selbst 1,200,000 fl. sind nicht zu viel für das Großherzogthum, wenn es darauf ankommt, einen wichtigen Grundsatz, ein staatswirthschaftliches Verhältniß zu begründen, welches ohne Zweifel durch diese Bahn bezweckt wird.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Die Richtung der Eisenbahn von hier nach Mainz würde nach den Normen, welche bei allen übrigen Voranschlägen zu Grunde gelegt

Hosted by Google

worden sind, von hier bis Kostheim 2,100,000 fl. kosten. Hierbei ist noch nicht die Brücke über den Main, die dann höchst wahrscheinlich oberhalb Kostheim angelegt werden müßte, um eine Verbindung mit Kastel und Mainz herzustellen. Eine solche Brücke wird 3 bis 400,000 fl. kosten, wonach sich der muthmaßliche Kostenbetrag der ganzen Bahn auf $2^1/_2$ Millionen beläuft.

Der Abg. Schmitthenner: Ich will mich hier nicht darauf einlassen, eine Parallele zwischen Gießen und Alsfeld zu ziehen; denn ich gehe überhaupt, indem ich für die Eisenbahnen stimme, nicht von dem Interesse einer einzelnen Stadt, sondern von demjenigen der ganzen Provinz und des ganzen Staates aus. Wenn der Abgeordnete Ramspeck nun die projectirte Linie auf der Karte betrachtet, so wird er finden, daß die Eisenbahn die gemeinschaftliche Provinz Oberhessen, d. h. die Kurhessische und die Großherzogliche, gerade in der Mitte durchschneidet, so daß sie einen großen Strom bilden wird, in welchen sich hernach die Zuflüsse von allen Seiten einmünden werden. Nach dem Project, welches dermalen vorliegt, geht die Eisenbahn übrigens nur einige wenige Stunden an Alsfeld vorüber, und ich habe die feste Ueberzeugung, daß gerade für die Stadt Alsfeld die Bedeutung der Bahn in sehr hohem Grade hervortreten wird. Nach dem Zustande der Fabrikation und des Manufactur-, sowie des gesammten Gewerbwesens in Alsfeld, wie dieses früher bei dem Antrag auf die in Alsfeld zu errichtende Realschule geschildert worden ist, hat Alsfeld seine Rivalin nicht in der Stadt Gießen, sondern mehr in den niederrheinischen Städten zu suchen, die sich mit ähnlichen Gewerbszweigen beschäftigen, und gerade weil man dort mit großem Eifer Eisenbahnen baut und die Fabrikation dieselben benutzt, wird auch die Stadt Alsfeld vorzugsweise die Eisenbahn im Interesse seiner Fabrikation benutzen, wenn sie auch nicht gerade über diese Stadt geht, indem ich gar nicht einmal glaube, daß es das Terrain erlaubt, an derselben her zu bauen.

Der Abg. Frank (von Reddighausen): Durch die Bemerkungen des Abgeordneten Schmitthenner ist dasjenige, was ich sagen wollte, der Hauptsache nach erledigt worden. Es ist durchaus meine Ansicht, daß man, um eines einzelnen Ortes willen, nicht Millionen auf Nebendirectionen der Eisenbahnen verwenden kann. Die Stadt Mainz ist im ganzen Lande der einzige Ort, der meiner Ansicht nach in commercieller Beziehung einen solchen Mittelpunkt bildet, daß man bei Direction einer Eisenbahn eine vorzugsweise Rücksicht auf ihn nehmen

Hosted by Google

darf. Weder Friedberg, noch Butzbach, noch Gießen verdienen eine solche Auszeichnung, und ich glaube, daß selbst die Staatsregierung den bezeichneten Zug nicht würde gewählt haben, wenn nicht das Terrain es räthlich machte, die Bahn wenigstens an Gießen herzuführen. Inzwischen hat sich mir beim Nachdenken über die Sache die Frage aufgeworfen, ob es nicht wünschenswerther sei, von Gießen aus die Bahn etwas weiter links zu lenken, und ob es nicht dadurch möglich werde, den Tunnel zwischen Butzbach und Polgöns zu sparen?

Der Abg. Valckenberg: Da ich leider inzwischen die Ueberzeugung gewonnen habe, daß es für uns durchaus unmöglich sein wird, eine Actiengesellschaft zu finden, die auf ihre Kosten diese Eisenbahnen zu bauen unternähme, so werde ich dafür stimmen, daß aus Staatsmitteln diese Hauptbahnlinien gebaut werden. Was nun die Richtung betrifft, so habe ich mich früher schon darüber ausgesprochen und bleibe auch nach wie vor der Meinung, daß man mit der oberhessischen Bahn allein anfangen soll, und ich mache wiederholt darauf aufmerksam, daß, wenn sie über Hanau geführt wird, Offenbach ja ebenfalls zu berühren sein wird. Die Südbahn möchte vor der Hand wohl noch auf sich beruhen bleiben können; in dieser Beziehung bleibe ich ebenfalls bei meiner Ansicht. Denn ich weiß nicht, wo das Geld herkommen soll, wenn man die hier projectirten Eisenbahnen jetzt sämmtlich in Bau nehmen wollte. Für die projectirten Bahnlinien sind von der Staatsregierung 9 — 10 Millionen gefordert worden. Nach der Ansicht des Abgeordneten Glaubrecht werden 15 Millionen herauskommen, und wenn die andern, noch weiter in Antrag gebrachten Eisenbahnen hinzukommen, so werden wir die Aussicht auf 20 Millionen haben. Ich bleibe daher bei meiner Ansicht, daß die Staatsregierung die oberhessische Bahn vorerst allein in Aussicht stellen möchte, und in so fern unterstütze ich auch den Antrag der Minorität des Ausschusses.

Der Abg. Buff: Ich werde mich mit dem Antrage des Abgeordneten Rausch vereinigen, welcher dahin geht, zuvörderst die Bahn durch die Provinz Oberhessen von der kurhessischen bis zur frankfurtischen Grenze in Angriff zu nehmen. Ich will damit nicht sagen, daß die hiesige Bahn außer Acht gelassen werde, man möge dieselbe definitiv beschließen, aber doch wo möglich erst jene ausführen.

Ich muß die Motive anzuführen mir erlauben, welche mich bestimmen, den Antrag des Abgeordneten Rausch zu un-

Hosted by Google

terstützen, damit es nicht scheine, als ob ich mich hierbei von einem gewissen Provinzialgeist hätte leiten lassen. Eisenbahnen sind, wie der Ausschußbericht ganz richtig bemerkt, Ströme von Eisen, sie sind ein Surrogat der wirklichen Ströme und wo die Natur solche versagt hat, werden sie von Nutzen sein. Gewiß aber werden sie niemals mit wirklichen schiffbaren Strömen concurriren können, auf welche die Kraft des Dampfes angewendet werden kann. Einen solchen schiffbaren Strom haben wir bereits bei der Bahn von Frankfurt nach Heidelberg. Der Rhein strömt der projectirten Bahn entlang und durch ihn wird eine genügende Communication in der Zwischenzeit erhalten werden. In der Provinz Oberhessen ist das Verhältniß ganz anders. Man wird hier allerdings ungeheuere Kosten verwenden müssen, und ich muß bekennen, sie erschrecken mich. Ich würde überhaupt gegen jede Eisenbahn stimmen, wenn nicht, wie versichert wird, von Kurhessen eine Bahn um unsere Provinz herum gebaut werden würde, wenn wir nicht selbst bauen.

Ein solcher, zu einem baldigen Bau auffordernder oder vielmehr nöthigender Umstand findet nur bei der Provinz Oberhessen statt. Nach der geographischen Lage der Provinz Starkenburg kann uns hier eine Bahn im Auslande niemals umgehen und von dem Handelsverkehr zwischen Süden und Norden ausschließen, wie dies in Oberhessen geschehen kann. Wir würden immer, wenn wir die Erbauung der Bahn in Starkenburg auch noch zehn Jahre verschieben, derartiges nicht zu fürchten haben. Eine gleichzeitige Erbauung aller Bahnstrecken würde aber gewiß den Kostenaufwand beträchtlich vermehren. Die Taglöhne ꝛc. würden enorm steigen und die erforderlichen Capitalien nur sehr schwer aufzubringen sein und voraussichtlich nur gegen schwere Provisionen von Wechselhäusern entliehen werden können. Ich werde mich daher, wie schon erwähnt, dem Antrag des Abgeordneten Rausch anschließen.

Der Abg. Becker (von Ortenberg): Ich erkenne an, daß unsere hauptfächlichsten Fabrik- und Handelsstädte, Offenbach und Mainz, die größte Berücksichtigung verdienen. Aber ich habe die Ueberzeugung und das Vertrauen zu der Staatsregierung, daß dieselbe alle mögliche Rücksicht auf diese Städte nehmen wird. Ich bin daher der Ansicht, daß wir den Artikel 1 des Entwurfs in seiner jetzigen Fassung annehmen können. Ich werde daher sowohl für die Annahme des Art. 1, als auch für das Project einer Eisenbahn von der kurhessischen bis zur badischen Grenze stimmen. Aber ich wünschte

Hosted by Google

doch nicht, daß diese ganze Strecke auf einmal in Bau genommen würde. Denn würde man die ganze Strecke in Bau nehmen, so würde die Erbauung der Eisenbahn selbst theurer werden, sie würde auch doch vielleicht nicht so schnell vollendet werden und sich also nicht so bald rentiren. Ich mache hierbei nicht grade das vorzugsweise Interesse unserer Provinz Oberhessen geltend; denn die Bahn durch die Provinz Oberhessen wird als eine Fortsetzung der Taunuseisenbahn zu betrachten sein, und ein großer Theil der Bewohner von Starkenburg und Rheinhessen werden diese Bahn als Verkehrsmittel benutzen. In der Provinz Oberhessen ist aber nur ein Drittel der Orte der Eisenbahn nahe gelegen, während die andern zwei Drittel derselben von unserer oberhessischen Eisenbahn eben so fern und, wenn wir die Verbindungsmittel betrachten, die den Rheinhessen und Starkenburgern zu Gebote stehen, theilweise noch viel entlegener liegen, als viele Bezirke dieser andern Provinzen. Die Bahn wird keineswegs im vorzugsweisen Interesse der Provinz Oberhessen, vielmehr im Interesse des ganzen Landes gebaut, da die Erbauung derselben namentlich auch aus strategischen Rücksichten erforderlich ist, und sie außerdem den Verkehr und den Handel des ganzen Landes beleben, sowie ferner namentlich auf den Verkehr in größeren Städten bedeutenden Einfluß üben wird.

Ich werde hiernach in dem vorhin angedeuteten Sinne stimmen.

Der Abg. Hügel: Der zweite Präsident Hesse hat den Antrag gestellt, den Artikel 1 des Gesetzes abzulehnen und dafür einen andern anzunehmen, worin die Richtungen der Eisenbahnen aufgenommen werden sollen. Ich muß mich gegen einen solchen Antrag entschieden aussprechen, da ich es für ganz und gar ungeeignet halte, in ein allgemeines Gesetz über die Erbauung von Eisenbahnen im Großherzogthum, also in ein Gesetz, welches die allgemeinen Bestimmungen enthält, wornach nicht allein die jetzt proponirte, sondern alle demnächst noch proponirt werdenden Eisenbahnen ausgeführt werden sollen, die Richtung der Eisenbahnen aufzunehmen. Es ist dies meines Erachtens eben so wenig zulässig, als wenn man in das Straßenbaugesetz die Straßenrichtungen hätte aufnehmen wollen; denn dies würde für jede Straße ein besonderes Gesetz erfordert haben.

Daß übrigens die Staatsregierung durch dieses Gesetz die Ermächtigung nicht erhält, nun jede beliebige Eisenbahn im Großherzogthum auszuführen, sondern daß jede einzelne Ei-

Hosted by Google

senbahn und ihre Richtung vorerst mit den Ständen vereinbart sein muß, dürfte sich doch wahrhaftig von selbst verstehen, und ich staune, daß man darüber nur Zweifel erheben konnte. Damit jedoch aller Zweifel entfernt werde, glaube ich einen Vorschlag machen zu müssen, der auch die Zustimmung unseres zweiten Präsidenten erhalten dürfte, den nämlich: in dem Artikel 1 zwischen dem dritten und vierten Worte die weiteren Worte noch aufzunehmen:

„mit Unsern Ständen vereinbarten,"

so, daß der Artikel dann heißen würde:

„Der Bau der mit Unsern Ständen vereinbarten Hauptlinie ꝛc."

Dadurch werden wohl alle Zweifel gehoben werden

Was nun die verschiedenen Motionen wegen Direction der proponirten und Erbauung einer weiteren Eisenbahn von hier nach Mainz betrifft, so werde ich für diesen letzteren Antrag stimmen, dagegen thue ich dieses nicht in Bezug auf den Antrag mehrerer Abgeordneten, die Stadt Offenbach in die Richtung der Hauptbahn aufzunehmen, weil die Realisirung dieses letzteren Antrags auf wesentliche Anstände stoßen dürfte.

Uebrigens ist mir auch bekannt geworden, daß die Stadt Offenbach selbst — wenigstens haben dieß früher die Organe dieser Stadt erklärt — auf die Aufnahme der Stadt in den direkten Bahnzug keinen so hohen Werth legt, sondern daß es ihr genügt, wenn nur eine Localbahn von Frankfurt aus angelegt wird.

Schließlich erlaube ich mir auf die von dem Abgeordneten Frank von Reddighausen aufgeworfene Frage: ob es nicht möglich sei, durch Verlegung der jetzt beinahe die grade Richtung von Gießen nach Butzbach ziehenden Bahnlinie mehr westlich nach dem Taunusgebirge hin, den Tunnel zu ersparen, Folgendes zu bemerken.

Die Großherzogliche Staatsregierung hat mir bekanntlich das ehrende Vertrauen geschenkt, an der Projectirung der Bahnlinie durch Oberhessen Theil zu nehmen. Hierdurch sind mir natürlich die Terrainverhältnisse vollständig bekannt geworden, so daß ich am Besten im Stande bin, die gewünschte Auskunft zu geben.

Von der Kurhessischen Gränze bei Sichartshausen bis Gießen bietet die Führung der Bahn auf den beiden Lahnufern wenig Schwierigkeiten dar. Dagegen ist die Gegend zwischen Gießen und Butzbach stark coupirt und es befindet sich dort der Bergrücken, welcher die Wasserscheide zwischen Lahn

Hosted by Google

und Wetter bildet und einerseits bei Butzbach mit den Ausläufern des Taunusgebirges, andererseits aber mit den Vorbergen des Vogelsberges zusammenhängt. Der günstigste Sattel dieses Bergrückens ist gerade bei Butzbach, da wo die Chaussee von Pohlgöns nach Butzbach hinzieht. Rechts und links von diesem Sattel befindet sich kein Punkt, der tiefer läge. Nichts destoweniger ist dieser Sattel schon 380 Großherzoglich Hessische Fuß über Darmstadt, während Gießen nur 40 Fuß über Darmstadt liegt. Da nun aber bei Eisenbahnen keine höhere Steigung als $^1/_{250}$ der Entfernung angenommen werden darf und der benannte Höhenpunkt ungefähr 53,000 Fuß von Gießen entfernt liegt, so geht daraus hervor, daß von Gießen aus die Höhe des gedachten Uebergangspunktes nicht erreicht werden kann, sondern daß hier ein Tunnel unvermeidlich ist.

(Die Abgeordneten von Rabenau (Oberst) und Fritz unterstützen den Antrag des Abgeordneten Hügel.)

Der Abg. Otto: Der Abgeordnete Hügel hat soeben bemerkt, daß die Organe der Stadt Offenbach erklärt hätten, daß man dort zufrieden sei, wenn nur eine Lokalbahn von Offenbach nach Frankfurt gebaut werde.

Um aber zu zeigen, daß man zu Offenbach andere Ansichten von der Sache hat, darf ich nur auf die von der Stadt Offenbach wegen der Eisenbahnangelegenheit an das Ministerium des Innern und der Justiz eingereichte Vorstellung verweisen, in welcher ausdrücklich nur der Aufnahme der Stadt Offenbach in die Hauptlinie Erwähnung geschieht. Ich darf mich deshalb auf den Herrn Regierungscommissär beziehen, an welchen von dem Vorstand der Stadt Offenbach ein besonderes Schreiben erlassen worden ist, in welchem derselbe auszuführen sucht, daß eine Seitenbahn der Stadt Offenbach in Bezug auf ihren Fabrik- und Speditionsverkehr wenig nützen könne. —

Der vorgerückten Tageszeit wegen wird die Berathung hiermit abgebrochen und deren Fortsetzung auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung gesetzt.

Zur Beglaubigung:

Schenck,	Hesse,	Lotheißen,	Prinz,
erster Präsident.	zweiter Präsident.	Sekretär.	Sekretär.

Hosted by Google

Separat-Protokoll,

über die, am Schlusse der zweiundsechszigsten öffentlichen Sitzung,

gehaltene

geheime Sitzung,

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 10. Juni 1842.

Unter Vorsitz des Präsidenten Schenck.

Gegenwärtig: der Herr Geheimerath Eckhardt, und 48 Mitglieder der Kammer.

---

1. Der Tagesordnung gemäß schreitet die Kammer zur Fortsetzung der Berathung:

über die Vorlage der Staatsregierung, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen betreffend.

Der Präsident eröffnet, nach vorausgeschickter Einleitung, die Berathung über den Artikel 1 des Gesetzesentwurfs, in Verbindung mit den bezüglich der Richtung der Bahn gestellten Anträgen, nämlich:

1) der Abgeordneten Aull, Städel, Jung, Lotheißen, Kilian und Hesse, auf Errichtung einer Staatseisenbahn von Darmstadt nach Mainz;

Hosted by Google

2) der Abgeordneten Otto, Hesse, Franck (Hofgerichtsrath) und Lotheißen, die Aufnahme der Stadt Offenbach in den Zug der für das Großherzogthum projectirten Eisenbahn von der nördlichen Gränze der Provinz Oberhessen bis an die südliche der Provinz Starkenburg, und

3) der Abgeordneten Lotheißen, Franck (Hofgerichtsrath), v. Rabenau (Oberforstrath), Hesse und Kilian, die Direction der von Darmstadt bis zur Badischen Gränze zu erbauenden Eisenbahn betreffend.

Hierauf trägt vor:

Der Abg. Lotheißen: Schon vorgestern habe ich mich brevissimis für die Proposition der Großherzoglichen Staatsregierung, nämlich dafür ausgesprochen, daß man die durch's Großherzogthum projectirte Eisenbahn auf Staatskosten erbaue, vorausgesetzt, daß zwischen der Staatsregierung und den Ständen über die näheren Bedingungen, Behufs der Ausführung dieses großartigen Unternehmens, eine Vereinbarung erzielt werde. Bei diesem Vorbehalt hatte ich vorzugsweise im Auge:

daß man sich über die Größe des Baukapitals und über die Bahnrichtung verständige.

In beiderlei Beziehungen hat der Abgeordnete Glaubrech gestern eventuell angetragen:

vorerst genaue Kostenüberschläge, nähere Angabe der Bahnlinie und Anhaltspunkte bezüglich der Tarife zu begehren.

Von dem Abgeordneten Brunck ist dieser Antrag unterstützt und hinzugefügt worden:

daß vorerst auch die mit den betreffenden Regierungen der Nachbarstaaten abzuschließenden Verträge vorzulegen seien.

Dieses gab gestern dem Herrn Regierungskommissär die Veranlassung zu einer vertraulichen Eröffnung über die Art und Weise der gemeinschaftlichen Ausführung und über den Kostenpunkt.

Hiernach halte ich mein Bedenken hinsichtlich der Größe des Baukapitals für beseitigt oder erledigt und nicht nöthig, auf näheren Nachweisen zu insistiren, zumal, wie sich aus den Andeutungen des Herrn Regierungskommissärs noch weiter ergeben hat, bei dieser Ermittelung des Baukostenbetrags auf eine dergestalt sorgfältige und einsichtsvolle Weise von

Hosted by Google

der Staatsregierung verfahren worden ist, daß die Befürchtung, man werde mit der in Aussicht gestellten Summe nicht auslangen, forthin nicht mehr begründet sein dürfte.

Dagegen ist mein anderes, die Bahnrichtung betreffendes Bedenken noch nicht gehoben. Hierbei kommen die drei Motionen in Betracht.

Die erste derselben ist von dem Abgeordneten der Stadt Mainz und mehreren anderen Collegen gestellt und bezweckt die gleichzeitige Errichtung einer Schienenbahn von Darmstadt nach Mainz auf Staatskosten.

Der Herr Regierungskommissär hat sich über diesen Antrag bestimmt ausgesprochen. Er erkennt dieselbe für sachgemäß, eine Eisenbahn von Darmstadt nach Mainz den Verhältnissen angemessen, glaubt aber, daß man mit derselben warten solle, bis erst die von der Staatsregierung proponirte Bahn gebaut sein werde.

Der Ausschuß hat sich über die Motion ausgesprochen, die ihr unterlegten Gründe sämmtlich für richtig anerkannt und der verehrlichen Kammer die Annahme der Motion empfohlen. Zur Theilnahme an diesem Antrage des Abgeordneten von Mainz aufgefordert, entsprach ich dieser Aufforderung hauptsächlich aus folgenden Betrachtungen:

Vorerst sah und sehe ich es als ein Gebot der Schicklichkeit und des Anstandes an, die Residenz — sobald sie mit Gießen durch eine Eisenbahn verbunden werden soll — auch mit Mainz, dem wichtigsten und größten Handelsplatze des Großherzogthums, auf gleiche Weise zu verbinden. Dieses Gebot der Schicklichkeit und des Anstandes wäre freilich an und für sich kein Motiv, dem Lande einen weiteren Kostenaufwand von vielleicht anderthalb Millionen aufzubürden, lägen dem Antrage nicht auch wahrhafte, materielle Interessen zum Grunde. Das aber habe ich von Anfang geglaubt, und glaube es noch. — Für Darmstadt erwarte ich allerdings von der Eisenbahn manche Vortheile, jedoch nicht in solch' hohem Grade, wie man sich von einer anderen Seite davon verspricht. Die Rücksicht für Darmstadt, auch wenn für sie durch die Bahn nach Mainz ein Knotenpunkt gewonnen wird, sehe ich hierbei nur als eine secundäre oder untergeordnete an. Dagegen habe ich geglaubt und glaube es noch, daß eine Bahn von Darmstadt in die Mainspitze für die Stadt Mainz und folgeweise für die Provinz Rheinhessen, von sehr erheblichem Vortheil und eine Entschädigung sein wird für die der Stadt Mainz durch die Biebericher Bahn und durch andere, noch nicht reparirte Ereignisse der neueren Zeit geschlagenen Wunden, deren

Hosted by Google

nachhaltige Folgen noch nicht alle ermessen und erkannt werden können. Mainz gewinnt durch die beantragte Bahn den Besuch aller der Reisenden, welche, ohne die Absicht, Frankfurt zu berühren, auf der Südbahn nach Norden, den Rhein hinunter, ebenso diejenigen, welche den Rhein herauf kommen, aber schon bei Bieberich die Dampfschiffe verlassen und die Tour über Wiesbaden und Frankfurt nehmen, so lange von Mainz nach Darmstadt eine Eisenbahn nicht besteht. Das Gleiche gilt von den Waarenzügen. Auf diese Weise tritt Mainz mit Würtemberg, Baden, dem Odenwalde, der Bergstraße u. s. w. in eine ihm sehr nützliche nähere Verbindung und es wird durch die fragliche Bahn die der Stadt Mainz gefährliche Concurrenz der Städte Mannheim und Bieberich einigermaßen neutralisirt. Erkannte ich aber einmal die Anlage der Bahn von Darmstadt in die Mainspitze für vortheilhaft für Mainz und Rheinhessen, ja hierin vorerst das einzige Mittel, die Rheinprovinz nach Möglichkeit von den sonst ihr drohenden Nachtheilen zu befreien und sie dabei an den von den Eisenbahnen erwarteten industriellen und commerziellen Vortheilen Theilnehmen zu lassen, so mußte ich mich auch verpflichtet fühlen, Rücksicht auf eine Provinz zu nehmen, deren Bewohner mit uns durch die engsten Bande vereinigt, unsere Brüder sind und deren Abgeordnete schon bei mehreren Gelegenheiten — ich erinnere nur an die Grundrentenablösung — im Interesse der beiden anderen Provinzen zu schweren Ausgaben consentirt haben, ohne für sich einen anderen Gewinn zu erblicken, als das Bewußtsein billiger und nobler Denk- und Handlungsweise. Meine Herren! dafür sind wir der Provinz Rheinhessen Dank schuldig, dafür müssen wir erkenntlich sein und die Gelegenheit, die sich jetzt darbietet, sollen wir nicht unbenutzt vorüber gehen lassen.

Was die Kosten dieser Bahn anlangt, so sind sie freilich nicht unter den für die Starkenburger und Oberhessische Bahn in Aussicht gestellten neun Millionen begriffen; sie werden aber auch nicht die Höhe erreichen, in welcher sie gestern dargestellt werden wollten. Die Entfernung von Darmstadt bis in die Mainspitze beträgt in gerader Richtung mehr nicht, als höchstens sechs Stunden. Die Baukosten werden, wenn man erwägt, daß die beantragte Bahn durch größtentheils wohlfeiles Gelände führen und mit gar keinen Terrainschwierigkeiten zu kämpfen haben wird, weit geringer, als die wohlfeilste, gleich große Strecke der anderen diesseitigen Bahnen, höchstens zu anderthalb Millionen Gulden, anzuschlagen sein. Ich bringe dabei eine Brücke, welche oberhalb Kostheim über

Hosted by Google

den Main zu schlagen wäre, und deren Kostenbetrag mit 300,000 Gulden gestern in Aussicht genommen wurde, nicht in Anschlag, weil wir eine solche Brücke durchaus entbehren können. Es genügt, wenn man die Bahn in die Mainspitze dirigirt und von da die Communication mit Mainz durch eine Dampffähre herstellt. Dieses Communicationsmittel wird ungleich schneller seinem Zwecke entsprechen, als die Passage über zwei Flüsse und zwei Brücken. Die wenigen Winterwochen, während welcher der Rhein zugefroren ist, oder Eisgang hat, kommen nicht in Betracht und kann in dieser kurzen Zeit die Communication durch Wägen über Kostheim und Kastel, oder mittelst einer Nähe oberhalb des Einflusses des Mains in den Rhein, an welcher Stelle dieser Fluß bekanntlich später zufriert, als weiter unten, also auf die nämliche Weise bewerkstelligt werden, wie zwischen Kastel und Mainz, sobald die Schiffbrücke abgetragen ist. — Gegen diese Bahnanlage kann sich die Actiengesellschaft der Taunuseisenbahn nicht opponiren. Die Anlage betrifft lediglich den Verkehr im Innern. Auch hat jene Actiengesellschaft vertragsgemäß bereits die Verpflichtung, eine Einmündung der Darmstädter in die Taunusbahn sich gefallen zu lassen. Dieses Einmünden, es sei wo es wolle, halte ich aber weder dem Zwecke der Bahn von Darmstadt nach Mainz entsprechend, noch der Würde unseres Staats angemessen, mit einer Privatgesellschaft in ein Societätsverhältniß zu treten.

Man hat gestern auch Befürchtungen in Bezug auf die Frequenz der Bahn gehört. Darüber läßt sich vor der Hand nichts Bestimmtes sagen; aber jedenfalls wird die Bahn durch die Heidelberger viel alimentirt werden, und, wenn auch keinen, demjenigen der anderen Bahnen gleich kommenden Ertrag liefern, doch gewiß sich selbst erhalten und kein Deficit erscheinen lassen.

Die zweite Motion, gerichtet auf eine directe Aufnahme der Stadt Offenbach in die Hauptbahnlinie, beruht auf Gründen des Rechts, der Humanität und der Bruderliebe. Die Stadt Offenbach wurde durch die Zollvereinigung des Großherzogthums mit dem Königreich Preußen, zu einer erstaunenswerthen Höhe gehoben. Ihre Industrie, ihre Handels- und Fabrikverhältnisse erlangten dadurch einen Aufschwung, ihre Messe eine Bedeutung, der Stadt Frankfurt manche empfindliche Verluste erzeugend und noch größere Gefahr drohend. Mit dem Beitritt der Stadt Frankfurt zu dem Zollvereine fiel das Gebäude des Wohlstandes der Stadt Offenbach zum großen Theil in Trümmer; alle seine, mit

Hosted by Google

großen Opfern erkauften Hoffnungen für die Zukunft, seine Messen, waren zernichtet, sein Handel gelähmt, der große Werth der Häuser sank auf die Hälfte und weniger! Man wende mir nicht ein, das Alles hätte man voraussehen können, man hätte ohne Divinationsgabe wissen müssen, daß dieser blühende Zustand von Offenbach einer Treibhauspflanze zu vergleichen und der Keim des Todes gleich Anfangs in ihr gewesen sei. Das konnte man im Voraus dennoch nicht wissen, zumal da Offenbach manche Aufmunterung Seitens der Regierung erhalten haben soll, auf dem Standpunkte, auf welchem der Zollverein mit Preußen die Stadt gestellt hatte, die möglichste Höhe zu erreichen. Aber eine andere Frage ist, ob man nicht, bei dem Zutritt der Stadt Frankfurt zum großen deutschen Zollverein, für Offenbach allein Reservate hätte machen und ihm dadurch wenigstens einen und den anderen Theil seines vorherigen besseren Zustandes hätte erhalten sollen?

Ich lasse diese Frage unbeantwortet, aus Mangel der Kenntniß der näheren Verhältnisse und in der Ueberzeugung, daß ihre Lösung nicht zum Nachtheil der Großherzoglichen Staatsregierung ausfallen würde, welche, in ihrer bekannten Fürsorge für die Staatsangehörigen, gewiß Alles versucht hat, was in ihren Kräften stand, wenn auch ohne Erfolg. Indessen halte ich mich an die Thatsache, daß Offenbach durch die Erweiterung des Zollvereins im Jahr 1836 auf das Härteste gedrückt und getroffen wurde. Der Augenblick ist erschienen, wo der Stadt Offenbach einige Entschädigung geboten und gesorgt werden kann, daß sie durch die Eisenbahnanlage nicht abermals unersetzliche Verluste erleide. Offenbach gewinnt jährlich bloß durch seinen Speditionshandel über 100,000 Gulden. Diese Einnahmsquelle ist zernichtet, wenn Offenbach nicht in die Bahnlinie aufgenommen wird. Also bin ich versichert worden, von einem Mann, der volle Glaubwürdigkeit hat und die Verhältnisse kennt, wie nicht leicht ein Anderer.

Man stellt zwar für Offenbach eine Seitenbahn in Aussicht. Auf Staatskosten? Ich zweifle; der Zweifel liegt in dem Artikel 1 des Gesetzesentwurfs. Also auf Actien? Dann wird sie nicht zu Stande kommen! Soll aber Offenbach eine Seitenbahn auf Staatskosten erhalten, so sehe ich nicht ein, warum man diese Fabrik- und Handelsstadt, die bedeutendste nach Mainz, nicht in die Bahnlinien aufnehmen will. Frankfurt und Baden, sagt man, widersetzen sich, geben das nicht zu. Ich glaube gerne, daß sie sich sträuben; ich bin aber

Hosted by Google

auch überzeugt, es wird dieser Widerstand zu besiegen sein. Frankfurt will unsere Nord- und Südbahn, sie ist ihm von außerordentlichem Werth. Sollen wir der Stadt Frankfurt dieses ihr entschiedenes Interesse befördern, so muß sich dieses auch mit dem Interesse des Großherzogthums amalgamiren und nicht auf Kosten einer Stadt, oder einer Provinz, oder des ganzen Landes verlangt werden, sonst unterlassen wir, was der Nachbarin nützt, uns aber schadet. Frankfurt braucht nicht Alles, es huldige dem Grundsatze: Leben und leben lassen!

Baden wird ungleich weniger auf dem Ausschlusse von Offenbach bestehen, sein Interesse an diesem Ausschluß liegt zu fern, wenn überhaupt ein solches existirt. In dem kleinen Umweg kann es auch nicht liegen, denn die Bahnlinie auf der anderen Seite der Frankfurter Warte nach Sachsenhausen ist wohl nicht kürzer. Dagegen hat Baden das größte Interesse, daß seine Eisenbahnen, die schon beschlossen und im Bau begriffen sind, von uns abgenommen oder fortgesetzt werden; sonst sind seine Bahnen fast werthlos, die darauf verwendeten Millionen beinahe nutzlos vergeudet.

Ich wende mich zu der dritten Motion, welche wünscht, daß die Eisenbahn von Darmstadt, der Bergstraße entlang, direct nach Heidelberg geführt werde und nicht nach Mannheim. Ueber diese Motion hat sich der Herr Regierungscommissär sehr unbestimmt und lakonisch ausgesprochen. In seinem Antwortschreiben an den Ausschußreferenten wird gesagt:

> „es liege, für den Fall, daß die Bahn von einer Privatgesellschaft gebaut werde, ein Staatsvertrag vor, wornach die Richtung nach Mannheim vereinbart worden, es lasse sich nach dem gegenwärtigen Stande der Verhandlungen nicht beurtheilen, in wie fern dem in der Motion gestellten Desiderium entsprochen werden könne; es werde jedoch der Staatsregierung angenehm sein, die Ansicht der Stände hierüber zu vernehmen."

Vorerst muß ich bemerken, daß der Staatsvertrag, wodurch die Richtung nach Mannheim vereinbart wurde, nichts mehr entscheidet. Er ist unserer Staatsregierung nicht bindend, er ist nicht zur Vollziehung gekommen, er ist in sich selbst verfallen mit der Actiengesellschaft dahier, in deren Interesse er abgeschlossen war, und mit welcher er stand und fiel. Aber auch abgesehen hiervon und angenommen, jener Vertrag wäre noch in Wirksamkeit, so ist er doch unter ganz anderen Voraussetzungen abgeschlossen worden, als diejenigen

Hosted by Google

sind, welche jetzt, wo der Staat für eigne Rechnung bauen will, vorliegen. Damals, bei Abschluß dieses Vertrags, wollte die Großherzoglich Badische Regierung die Eisenbahn von Mannheim — nicht über Heidelberg — sondern unmittelbar und direct nach Karlsruhe führen. Hätte sie das Letztere gethan, so könnte vielleicht jetzt eher davon die Sprache sein, unsere Eisenbahn von Heppenheim oder von Weinheim aus nach Mannheim zu dirigiren. Seitdem aber die Großherzoglich Badische Regierung jenen ihren ersten Entschluß selbst aufgegeben und die Eisenbahn direct von Heidelberg nach Karlsruhe beschlossen und auszuführen angefangen hat, ist das Verhältniß ein ganz anderes geworden, so daß der frühere Staatsvertrag jetzt für unsere Staatsregierung eine bindende Kraft nicht mehr hat.

Den dermaligen Stand der Unterhandlungen kennen die Stände nicht und deswegen sind sie allerdings nicht im Falle, ihr Urtheil darauf zu gründen; aber die Großherzogliche Staatsregierung vermag, eben weil sie die Unterhandlungen kennt, zu beurtheilen, ob dem Antrage, wie er vorliegt, stattgegeben werden kann; ich hätte daher sehr gewünscht, daß sich über diesen dritten Antrag von Seiten des Herrn Regierungscommissärs bestimmt ausgesprochen worden wäre. Nach der Lage, in welcher sich diese Angelegenheit jetzt befindet, sind wir völlig im Dunkeln, welche Richtung die Staatsregierung der Eisenbahn von Darmstadt bis zur Badischen Grenze zu geben gedenkt. Es fragt sich, soll die Bahn geführt werden von Darmstadt nach Gernsheim und von da den Rhein hinauf bis nach Mannheim? oder soll sie gebaut werden über Pfungstadt, Lorsch, Virnheim direct nach Mannheim? oder soll sie geführt werden von Darmstadt nach Eberstadt und Bickenbach bis Heppenheim, also der Bergstraße entlang und von Heppenheim über Virnheim nach Mannheim? oder soll sie noch weiter hinauf bis nach Weinheim und erst von hier aus nach Mannheim, oder soll sie endlich von Heppenheim nach Weinheim und direct nach Heidelberg dirigirt werden? Alle die bis jetzt genannten Bahnrichtungen, mit Ausnahme der letzten nach Heidelberg, scheinen mir für das Großherzogthum Hessen keinen Vortheil darzubieten. Ich glaube, daß von einer Richtung der Bahn nach Gernsheim und dem Rhein hinauf keine Rede sein kann. Diese Richtung ist zwar früherhin bei der dahier bestandenen Actiengesellschaft in Betracht gezogen worden, aber ich glaube nicht, daß die Staatsregierung, wenn sie baut, diese Richtung der Bahn wird geben wollen. Denn was

Hosted by Google

würde uns eine Eisenbahn nützen, welche von Gernsheim aus den Leinpfad an einem Flusse hinauf verfolgt, der täglich mit einer Menge von Dampfschiffen befahren wird? Die Richtung der Bahn über Pfungstadt, Lorsch, Virnheim nach Mannheim halte ich nach der zuerst genannten für die unter allen Richtungen am wenigsten vortheilhafte, nur die größten Nachtheile darbietend, weil man bei dieser Richtung so recht eigentlich die Fremden mit Dampf durch das Land jagt. Die einzige richtige Bahn, im Interesse des Landes, und vorzugsweise der Provinz Starkenburg, ist die in der Motion bezeichnete. Die Gründe für diese Bahn sind in der Motion ausgesprochen, der berichtende Ausschuß hat den angeführten Gründen volle Anerkennung ertheilt, er hat auch diese Motion, gleich den übrigen, in Schutz genommen, sie der Kammer zur Annahme empfohlen. Ich will diese Gründe nicht wiederholen, sie sind Ihnen bekannt; ich behalte mir aber vor, wenn sie im Laufe der Diskussion angefochten werden sollten, das Weitere darauf zu erwidern.

Die Richtung der Bahn, der Bergstraße entlang, direct nach Heidelberg liegt übrigens auch im Interesse von Baden, so daß nicht schwer sein wird, in dieser Beziehung eine Uebereinstimmung der Ansichten beider Regierungen zu erzielen. Die Proposition der Großherzoglichen Staatsregierung werde ich nur dann genehmigen, wenn von Seiten des Herrn Regierungscommissärs noch die bestimmte Versicherung ertheilt, oder sonst in sichernde Gewißheit gestellt wird, daß die Bahn nur der Bergstraße entlang direct nach Heidelberg geführt werde.

So lange jene Versicherung nicht vorliegt, muß ich den Antrag, welchen gestern der zweite Präsident Hesse gestellt hat, und den ihm folgenden Antrag des Abgeordneten Kilian unterstützen. Der Antrag des zweiten Präsidenten Hesse lautet:

(verlesen.)

Der Antrag des Abgeordneten Kilian geht dahin:

(verlesen.)

Der Zweck dieser Anträge war hauptsächlich die Bahnlinien festzustellen auf eine dem Interesse des Landes am Meisten zusagende Weise und von dieser Feststellung der Bahnlinien die Annahme des ganzen Gesetzesentwurfs abhängig zu machen. Die Tendenz des Antrags des zweiten Präsidenten Hesse ist insbesondere darauf gerichtet, der Stadt Offenbach eine directe Aufnahme in die Bahnlinie zu verschaffen, eine Eisenbahn auf Staatskosten von Darmstadt nach Mainz zu

Hosted by Google

erlangen und sich darüber zu versichern, daß die Eisenbahn von Darmstadt nur der Bergstraße entlang direct nach Heidelberg geführt wird. Diese Tendenz in allen ihren Richtungen entspricht ganz dem Inhalt der 3 Motionen, die ich mitgestellt habe; schon daraus ergiebt sich mit Nothwendigkeit, daß ich den Anträgen des zweiten Präsidenten Hesse und des Abgeordneten Kilian accediren muß, wenn solche nicht durch eine beruhigende Erklärung des Herrn Regierungscommissärs als überflüssig dargestellt werden können. Uebrigens haben wir gestern einen anderen Antrag von dem Abgeordneten Hügel gehört, der dahin geht, in dem Artikel 1 des Gesetzesentwurfs hinter dem Worte „Bau" die Worte: „der mit unsern Ständen vereinbarten" (Hauptlinien) einzuschalten. Der Zweck dieses Antrags ist, den Gesetzesentwurf, wie er vorliegt, in seiner allgemeinen Richtung aufrecht zu erhalten, also zu bewirken, daß sich das Gesetz nicht blos auf die jetzt in Frage stehenden, sondern überhaupt auf alle künftige Eisenbahnen erstrecke, zu gleicher Zeit aber auch den Ständen Sicherheit und Garantie zu geben, daß jetzt und in der Folge, ohne ihre ausdrückliche Einwilligung, eine Eisenbahn von der Staatsregierung auf Kosten des Landes nicht gebaut werden könne. Die Voraussetzung ist also immer, daß erst die Eisenbahnen mit den Ständen vereinbart sein müssen.

Dieser Antrag des Abgeordneten Hügel ist ein vermittelnder, also ein Ausweg, wodurch die von dem zweiten Präsidenten Hesse vorgeschlagene Ablehnung des Artikels gespart und der Artikel 1 des Entwurfs beibehalten werden kann. Ich finde hiergegen nichts zu erinnern, da dieser Ausweg zu demselben Resultate führt, welches die Anträge der Herren Hesse und Kilian verfolgen; außerdem aber auch dadurch dem Wunsche der Großherzoglichen Staatsregierung entsprochen wird, ein allgemein gehaltenes Eisenbahngesetz zu erlangen, obschon ich einem solchen **pro futuro** einen practischen Werth noch nicht beizumessen vermag.

Entscheidet sich die Kammer für das Amendement des Abg. Hügel, so wird **pos. 1** des Antrags des zweiten Präsidenten Hesse, den ersten Passus des Art. 1 abzulehnen, ganz wegfallen; auch werden die von dem zweiten Präsidenten Hesse vorgeschlagenen Artikel 1 und 1 a in den Entwurf nicht aufzunehmen sein, sie werden natürlich ebenfalls wegfallen. Aber der Inhalt des ersten Artikels, so wie der Inhalt der Positionen des Antrags unter 3 und 4 und das weitere Amendement des Abgeordneten Kilian würden dadurch doch noch

Hosted by Google

nicht überflüssig werden. Diese würden in ihrer Integrität erhalten werden müssen, wenn nicht im Laufe der Discussion der Herr Regierungscommissär sich auf das Bestimmteste für die Proposition noch aussprechen sollte. In der Materie selbst wird also kein großer Unterschied erzeugt werden, nur in der Form.

Wir haben gestern auch noch einen Antrag gehört, der dahin ging: vorerst nur die durch die Provinz Oberhessen proponirte Eisenbahn zu genehmigen. Dieser Antrag wurde hauptsächlich auf folgende Sätze gegründet:

1) die oberhessische Bahn sei in strategischer Hinsicht allein von Bedeutung;

2) nur die oberhessische Bahn rentire sich;

3) die Provinz Starkenburg bedürfe keiner Eisenbahn, sie habe durch ihre Lage zwischen Neckar, Rhein und Main und durch die oberrheinische Dampfschifffahrt Mittel genug zur Communication und zur Hebung ihrer Industrie und ihres Handels;

4) die oberrheinische Dampfschifffahrt würde dadurch beeinträchtigt, folgeweise das Interesse der Provinz Rheinhessen gekränkt werden.

Was den ersten Grund betrifft, so gebe ich gerne zu, daß die oberhessische Bahn in strategischer Hinsicht von höchster Wichtigkeit sei; indessen wird auch der Eisenbahn in der Provinz Starkenburg in strategischer Hinsicht die gleiche Wichtigkeit, wie der der Provinz Oberhessen attribuirt werden müssen. Es kann der Fall vorkommen, daß das achte Armeecorps, zu welchem unsere, die badischen und würtenbergischen Truppen gehören, sich schnell zu vereinigen hat, in größter Eile entweder in der Gegend von Straßburg, oder in der Gegend von Mainz, eintreffen muß. In diesem Falle ist die starkenburgische und badische Bahn allein geeignet, diesen Zweck auf die schnellste Art zu realisiren. Es können aber auch Umstände eintreten, welche nöthig machen, Truppen vom Niederrhein schnell nach dem Oberrhein hinauf, oder Truppen vom Oberrhein schnell nach dem Niederrhein zu bringen, und dieser Zweck kann nur erreicht werden durch eine Verbindung der Nord- mit der Südbahn.

Die fernere Behauptung, nur die oberhessische Bahn werde sich rentiren, beruht, so wie Alles, was man über die Ertragsfähigkeit der Bahn gesagt hat, auf bloßen Vermuthungen. Ich wünsche, daß sich die oberhessische Bahn rentire, daß sie recht viel eintragen möge; aber ich glaube, die starkenburger Bahn wird, was die Rentabilität betrifft, der ober-

Hosted by Google

hessischen in keiner Weise nachstehen. Sie hat zwar eine gefährliche Concurrentin an der oberrheinischen Dampfschifffahrt. Hätte sie aber diese Concurrentin nicht, so würde die starkenburger Bahn das Doppelte rentiren, wie die Bahn in der Provinz Oberhessen. Wohl ist richtig, die Nordländer besuchen häufiger die südlichen Gegenden, als umgekehrt. Aber wer sagt denn, daß für die Nordländer das Ziel der Reise der Main oder die Stadt Frankfurt sei? Wie viele derselben besuchen die Schweiz, Italien, das südliche Deutschland ꝛc.! Es wäre überhaupt schlimm, wenn unsere Eisenbahnen hauptsächlich durch die aus entfernteren Gegenden kommenden Reisenden alimentirt werden müßten. Ihre hauptsächlichste Frequenz und ihre wesentlichste Alimentation erhalten die Eisenbahnen durch den inneren und engeren Verkehr der Gegend, durch welche sie führen. Dieser ist in Starkenburg, der Dampfschifffahrt ungeachtet, stärker, wie in Oberhessen. Man darf nur einen Blick auf die Karte werfen, um sich davon zu überzeugen. Die Provinz Starkenburg liegt zwischen dem Neckar, dem Rhein und dem Main in einer der bevölkertsten Gegenden Deutschlands, die starkenburgische Bahn wird alimentirt nicht bloß von den zahlreichen Bewohnern der Bergstraße und des benachbarten Odenwalds, sie bekommt ihre Nahrung auch aus dem Würtenbergischen, Badischen und Bairischen; aus den Städten Heidelberg, Worms, Mannheim Mainz, Frankfurt, Darmstadt, Hanau, Offenbach u. s. w.

Was hat dagegen Oberhessen für seine Bahn zu erwarten? Wenig, im Vergleich zu Starkenburg, von seinem innern Verkehr! Starkenburg bedarf der Eisenbahn gerade seiner Lage wegen und mit Rücksicht auf die oberrheinische Dampfschifffahrt. Was nützt die oberrheinische Dampfschifffahrt der Provinz Starkenburg? Nichts! desto mehr schadet sie ihr. Vor dem Bestehen der oberrheinischen Dampfschifffahrt war die Bergstraße sehr belebt, Kutsche reihte sich an Kutsche, die Gasthöfe waren immer besucht, immer von Fremden gefüllt; jetzt sieht man oft an einem Tage nur ein paar Chaisen, die Gasthöfe sind geleert. Fragt man nach der Ursache, sie liegt in der oberrheinischen Dampfschifffahrt, denn seitdem diese und die Eisenbahn von Heidelberg nach Mannheim besteht, ist die Bergstraße verödet und leer. Wird aber dicht an der Bergstraße hin eine Eisenbahn geführt, so wird diese Gegend, ohne der Dampfschifffahrt großen Nachtheil zu erzeugen, wieder belebt werden, es wird der frühere Wohlstand wieder bei ihr einkehren, es wird dieses auf die Ge-

Hosted by Google

genden des hessischen Odenwaldes wohlthätig rückwirken; die seit sechs Jahren im Odenwalde angelegten Kunststraßen werden sich erst, wenn eine Eisenbahn in der Bergstraße besteht, rentiren, es wird der Odenwald, ausgezeichnet durch Naturschönheiten, bekannt und nach Verdienst gewürdigt und besucht werden; er wird bald die hessische Schweiz heißen, wie wir jetzt schon eine sächsische Schweiz kennen. Der Dampfschifffahrt des Oberrheins geschieht kein Unrecht durch die Anlage der Eisenbahn entlang der Bergstraße; Letztere gewinnt dadurch theilweise nun wieder, was sie durch jene verloren hat. Daß die rheinische Dampfschifffahrt dadurch beeinträchtigt wird, das mag sein, es ist aber kein Grund, der Bergstraße dasjenige nicht zu vindiciren, was ihr durch die Dampfschifffahrt entzogen worden ist. Dagegen wird Rheinhessen nichts verlieren. Was ins künftige der Stadt Mainz durch die Dampfschiffe weniger zugeführt wird, erhält sie in vermehrter Auflage durch Vermittelung der Eisenbahnen. Die Stadt Worms und Oppenheim, die einzigen Orte, an welchen die Dampfschiffe oberhalb Mainz in der Provinz Rheinhessen anlegen, gewinnen nicht und verlieren nicht, die Dampfschiffe mögen stark besetzt sein oder nicht. Denn an diesen Orten verweilen die Reisenden nicht, sie bringen also auch keine Nahrung. Die Dampfschifffahrt auf dem Oberrhein hat auch der Provinz Rheinhessen geschadet; auch hier hat sie bewirkt, daß, gleichwie in der Bergstraße, auch die auf der linken Seite des Rheins ziehende Kunststraße leer ist, seitdem die Dampfschifffahrt auf dem Oberrhein besteht.

Das Gesagte spricht genügend gegen den blos für Oberhessen berechneten Antrag. Wer diesen Antrag gestellt und unterstützt hat, und wer ihm beistimmen wird, der will gar keine Eisenbahn. Ich sehe in diesem Antrage eine Ablehnung der Proposition der Staatsregierung. Denn die Staatsregierung hat weder eine oberhessische, noch eine starkenburgische, sie hat nur eine Bahn proponirt. Ich wenigstens gebe mich der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß die Staatsregierung diesem Antrag unter keinen Umständen entsprechen wird, daß die Staatsregierung, welche mit gleicher Liebe alle Staatsangehörige umfaßt, ohne zu fragen, welcher Provinz sie angehören, nicht blos der einen Provinz ihre Liebe zeigen und Wohlthaten zuwenden, die anderen Provinzen aber hintersetzen wird, während diese doch an dem, zu jenem Zweck erforderlichen Kostenaufwand participiren müßten. **Dixi et salvavi animam.**

Hosted by Google

Der Abg. Glaubrecht: Meine Herren, ich habe gestern die Ehre gehabt, meine Ansichten über das vorliegende Eisenbahngesetz überhaupt zu entwickeln und mich dafür ausgesprochen, daß man, zumal unter den gegenwärtigen Umständen, vor Allem einen Versuch machen möge, die Eisenbahnen durch Privatgesellschaften erbauen zu lassen und demgemäß eine Concurrenz für Eisenbahngesellschaften zu eröffnen. Ich bin heute noch der nämlichen Ansicht, wie gestern; ich glaube nicht, daß ich widerlegt worden bin, und habe auch heute noch die Ueberzeugung, daß, wenn die vorliegende Proposition von uns abgelehnt werden wird, Frankfurter Banquiers sogleich zum Baue einer Eisenbahn über Gießen nach Cassel die Autorisation unserer Regierung nachsuchen werden und daß dieselben sich auch hiervon selbst durch die Besorgniß nicht werden abhalten lassen, daß Gießen oder Cassel möglicher Weise Stapelplätze geben und als solche den Frankfurtern gefährlich werden könnten. Denn, wie ich schon gestern ausgesagt habe, werden die frankfurter Kaufleute keine andere Wahl haben, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil ihnen von Seiten der Kurhessischen Regierung zum Bau über Fulda keine Concession ertheilt werden wird.

Ebenso bin ich überzeugt, daß sich auch wieder Privatgesellschaften bilden werden, um die Bahn nach Heidelberg zu bauen. Die Gründe, weßhalb die hiesige Eisenbahngesellschaft ihr Unternehmen aufgeben mußte, sind bekannt, und Sie, meine Herren, sind gewiß Alle überzeugt, daß, wenn die Staatsregierung seiner Zeit dieser Gesellschaft die gehörige Unterstützung gewährt hätte, der Bau dieser Bahn bereits begonnen sein würde. Im Falle daher die verehrliche Kammer auf meinen betreffenden gestrigen Antrag eingehen wird, so werden gewiß Privatgesellschaften den Bau unserer Eisenbahn übernehmen und wir werden alsdann auf diese Weise alle Vortheile der Eisenbahn haben, ohne die schweren finanziellen Lasten zu übernehmen, welche unser Land erdrücken können.

Sollten Sie jedoch meinem gestern gestellten Antrage Ihre Zustimmung versagen und dagegen beschließen, daß die Eisenbahn durch das Großherzogthum auf Staatskosten gebaut werde, so muß ich eventuell die Frage aufwerfen: warum sollen die Vortheile, die man von den Eisenbahnen erwartet, nur der Provinz Oberhessen allein oder vorzugsweise zu gut kommen? warum wollen wir nur für die Provinz Oberhessen bauen und eine Bahn durch die Provinz Starkenburg ad calendas Graecas verweisen? Denn dies wird allerdings ge-

Hosted by Google

schehen, wenn wir nicht die gleichzeitige Ausführung sämmtlicher beantragten Bahnen beschließen. Glauben Sie gewiß, es wird in Zukunft noch lebhaftere und bewegtere Discussionen geben, als jetzt. Wenn wir jetzt nicht gleich über den Bau sämmtlicher beantragten Bahnen in Oberhessen und Starkenburg bestimmen, so sage ich im Voraus: es ist allen den Bahnen das Todesurtheil gesprochen, welche jetzt vertagt werden. Denn wenn wir erst einmal so viele Millionen für die Oberhessische Bahn ausgegeben haben, so werden die späteren Kammern schwerlich mehr so willfährig sich zeigen. Darum frage ich, warum soll die Provinz Oberhessen allein den Vortheil genießen? Sind eben die drei Provinzen des Großherzogthums nicht Schwesterprovinzen? Oder soll die Bahn durch Oberhessen nicht auf gemeinschaftliche Kosten, soll sie etwa blos auf Kosten dieser Provinz gebaut werden? Wenn die Eisenbahn auf gemeinschaftliche Kosten gebaut werden soll, warum sollen die Provinzen Starkenburg und Rheinhessen leer ausgehen und warum soll insbesondere auch nicht die Stadt Mainz in den Zug der Eisenbahn aufgenommen werden? Warum sollen die Vortheile nicht gleich sein? Mir scheint es nicht mehr, als recht und billig, daß, wenn die Provinz Oberhessen eine Eisenbahn verlangt und hierzu die Unterstützung der beiden andern Provinzen begehrt, sie sich eben so bereit zur Unterstützung der anderen Provinzen zeigen muß und nicht beantragen darf, daß die anderen Provinzen auf den gleichen Vortheil verzichten oder, mit anderen Worten, wie ich schon gesagt habe, sich damit **ad calendas Graecas** verweisen lassen sollen.

Ich frage: was liegen denn für besondere Gründe vor, weshalb vorzugsweise und vor Allem durch Oberhessen gebaut werden soll? Es ist hier allerdings von strategischen Beziehungen die Rede gewesen, aber nur von Seiten der Mitglieder dieser Kammer, aber nicht von Seiten der Regierung. Ich habe in der Proposition der Staatsregierung nichts gesehen, welches darauf hindeutete, daß von Seiten unserer Regierung der Bau der Bahn durch Oberhessen aus strategischen Gründen nur proponirt werde. Wenn man von Seiten der Staatsregierung ein Ansinnen in diesem Sinne gemacht hätte, so würde ich mir den Antrag erlaubt haben, die Staatsregierung zu ersuchen, daß sie gegen hohen deutschen Bund die Verpflichtung zum Bau dieser Bahn nur unter der Bedingung übernehmen möge, daß der gesammte deutsche Bund auf eine entsprechende Summe von so und so viel Millionen sich dabei betheilige, da es doch nicht mehr,

Hosted by Google

als recht und billig ist, daß, wenn eine Eisenbahn durch Oberhessen in militärisch-strategischer Hinsicht nothwendig wird, auch der gesammte deutsche Bund die Kosten oder wenigstens einen bedeutenden Theil derselben übernehme, da sie ja die Vertheidigung des gesammten deutschen Vaterlandes bezwecken soll. Wir könnten alsdann natürlich auch Nichts dagegen zu erinnern haben, daß diese also vorzugsweise vor den übrigen gebaut werden solle, selbst wenn wir sogar einen höheren Beitrag, als unser gewöhnliches Verhältniß zu den Bundeskosten erfordert, mit Rücksicht auf die sonstigen Vortheile für Oberhessen dazu geben müßten. Indessen ist, wie gesagt, von strategischen Rücksichten durchaus Nichts in der Proposition der Staatsregierung enthalten und ich bin daher auch nicht im Stande, einen deshalbigen Antrag zu stellen. Aus diesem Grunde können wir aber auch hier auf solche strategische Rücksichten durchaus nicht eingehen, noch uns durch solche bestimmen lassen, wenn gleich dieselben vorliegen, da ihre Würdigung nicht unsere Sache, sondern Sache des hohen deutschen Bundes ist.

Indem ich daher von diesen Ansichten absehe, erlaube ich mir die weitere Frage: Welches sind denn nun die commerziellen oder staatswirthschaftlichen Beziehungen, welche für den vorzugsweisen Bau der Bahn durch die Provinz Oberhessen sprechen? Ich weiß recht gut, daß für die Stadt Frankfurt in commerzieller Beziehung ein sehr großer Vortheil in dem sofortigen Baue dieser Bahn liegt, indem Frankfurt dadurch sofort seine Verbindung mit dem Norden vermittelst der Eisenbahn erhält, und es ist dieses daher ohne Zweifel ein sehr wichtiger Gesichtspunkt für Frankfurt. Aber für die Provinz Oberhessen selbst kann diese Verbindung mit dem Norden keine so besonders große Vortheile haben. Die Vergnügungsreisenden aus dem Norden werden sich in Gießen, Friedberg, Butzbach u. s. w. nicht aufhalten, und die Handelsreisenden werden eben so schnell nach Frankfurt eilen.

Besonders wichtige commerzielle oder staatswirthschaftliche Beziehungen, welche, im Interesse der Provinz Oberhessen, die vorzugsweise Errichtung der fraglichen Bahn erforderten, liegen überhaupt nach meiner Ueberzeugung gar nicht vor. Die Provinz Oberhessen ist, wie dies der Ausschuß selbst sagt, ein ackerbautreibendes Land und sie verbraucht einen großen Theil ihrer Producte selbst; denn das Hinterland und der Vogelsberg z. B. erzeugen nicht so viel Früchte, als sie bedürfen; die Wetterau muß also diesen Gegenden aushelfen. Für den Ueberrest ihrer Kräfte aber, welchen die

Hosted by Google

Provinz Oberhessen, namentlich aber die Wetterau ausführen kann, hat dieselbe schon Straßen genug, und sie kann, zumal das Land nicht so groß ist, mit wenig Kosten und in wenig Stunden ihre Früchte auf den Markt bringen. Der Abgeordnete Zulauf hat gestern bemerkt, daß, wenn er Früchte zu transportiren habe, er sich nicht der Eisenbahn bedienen, sondern, statt den Weg nach der Eisenbahn einzuschlagen und dort umzuladen, lieber noch einige Stunden weiter direct auf den Markt fahren werde. Es bestehen also schon leichte und schnelle Verbindungen genug, namentlich aus der Wetterau, mit den Fruchtmärkten zu Mainz und Frankfurt, und man braucht wahrlich nicht viele Millionen auszugeben damit der ackerbautreibende Theil der Provinz Oberhessen einige Stunden früher an dem Fruchtmarkt ankommt. Daß die Fabrikstädte in Oberhessen, namentlich Alsfeld, Schlitz ꝛc. weit ab von dem Zuge der Eisenbahn liegen und von demselben nicht erreicht werden, und daher auch keinen Vortheil von derselben haben, ist gestern bereits mehrfach ausgesagt worden. Der Abgeordnete Ramspeck hat deshalb ja sogar beantragt, daß man die Eisenbahn durch das Schwalmthal führen solle. Sie sehen also wohl, daß die Fabriken in der Provinz Oberhessen keine großen Vortheile von der Eisenbahn haben werden.

Der ganze commerzielle Gesichtspunkt für Oberhessen reducirt sich daher am Ende auf die gewiß nicht hoch anzuschlagende Hoffnung, daß, wenn einmal die Lahn bis nach Gießen schiffbar gemacht sein soll, dann möglicherweise sich daselbst mit Hülfe der Eisenbahn ein kleiner Stapel bilden könnte. Denn daß für die Universität Gießen als solche, die Eisenbahn besonders nützlich oder gar nothwendig sein soll, das wird man doch nicht behaupten wollen. Nicht die Eisenbahn, sondern die Wissenschaft bringt die Universität in Flor; demjenigen aber, der ernstlich dem Studium der Wissenschaft obliegen will, ist allzu großes Geräusch gewiß nicht zuträglich. Es ist gewiß viel passender und zweckgemäßer, wenn Lehrer und Studirende in einem ruhigeren und stilleren Orte ganz der Wissenschaft leben, als wenn sie durch die Eisenbahnen davon abgezogen werden. Es reducirt sich also, wie gesagt, der ganze commerzielle Gesichtspunkt der Eisenbahn durch Oberhessen für diese Provinz auf den kleinen noch in Aussicht stehenden Vortheil, daß sich in Gießen dereinst ein kleiner Stapelplatz bilden könne, wenn einmal die Lahn bis nach Coblenz hinunter schiffbar gemacht sein wird. Und für diesen kleinen Vortheil sollen wir 6 oder gar 9 Millionen bewilligen für die Eisenbahn nach Mainz aber, bemerken Sie

Hosted by Google

wohl, für diese Eisenbahn Nichts! Sie haben heute schon die Frage gehört, was denn die Eisenbahn von Darmstadt nach Mainz kosten würde. Sie soll $1^1/_2$ oder 2 Millionen kosten und dieses ist zu viel für diese wichtige Handelsstadt; aber für Gießen geben wir 9 Millionen aus, das ist in der Ordnung. Ich muß gestehen, daß es mich wahrhaft geschmerzt hat, daß Mainz und Offenbach, welche doch die einzigen großen Handels- und Fabrikstädte im Großherzogthum sind, mit allen ihren einschlagenden Interessen neben hinausgeschoben werden sollen, und daß dagegen auf kleinliche unbedeutende commerzielle Gesichtspunkte ein so großes Gewicht in dieser Kammer gelegt wird.

Ich frage nun aber ferner: sind denn etwa die Erträgnisse der Bahn durch Oberhessen so gewiß, daß wir mit dieser Bahn vorzugsweise beginnen sollen? Der Abgeordnete Kilian hat uns zwar gestern gesagt, diese Bahn würde sich sehr gut rentiren. Allein ich muß dieses noch immer sehr bezweifeln. Ich weiß wohl, worauf der Abg. Kilian seine Ansicht stützt; er stützt sie darauf, daß der Zug der Reisenden vom Norden nach dem Süden durch die Eisenbahn sehr bedeutend werden wird. Aber glauben Sie denn, daß es eine Völkerwanderung vom Norden nach dem Süden geben und daß Alles durch die Oberhessische Bahn gehen wird? Denn dieses müßte allerdings geschehen, wenn die Bahn blos durch die Fremden sich rentiren soll. Ich habe Ihnen gestern schon gesagt, daß in Belgien, einem Lande, wo so viele Millionen Menschen auf einem kleinen Flächenraum beisammen leben, wo so viele Städte von 60, 80 bis 100,000 Einwohnern und mehr ganz nahe beisammen liegen, wo außerdem auch selbst der lebhafteste Verkehr von Fremden stattfindet, der Ertrag der Eisenbahnen die Kosten der Unterhaltung und die Zinsen nicht deckt. Denken Sie einmal an die Eisenbahnzüge von Brüssel über Mecheln nach Antwerpen, von Brüssel nach Lüttich, von Brüssel nach Gent und Ostende, bedenken Sie, daß dort 7, 8, 10, 12, ja in Flandern selbst 13 bis 14,000 Menschen auf der Quadratmeile leben; und dennoch ist diese große Bevölkerung, mit Inbegriff der ungeheueren Masse von Fremden, nicht im Stande, einen bedeutenden Ertrag herbeizuführen. Wie groß ist nun aber in der Provinz Oberhessen die Bevölkerung auf der Quadratmeile? Nach der Statistik von Dahl kommen in Rheinhessen 7145 Seelen auf die Quadratmeile, in Starkenburg 4357, in der Provinz Oberhessen 3418 Seelen, also nicht einmal halb so viel, wie in der Provinz Rheinhessen. Nun frage ich, wo sollen die in Aussicht gestellten großen

Hosted by Google

Erträge der Oberhessischen Eisenbahn herkommen, wenn wir bedenken, daß die Bewohner von Vilbel, Grünberg, Butzbach, Gießen, Lollar und noch einigen Dörfern, kurz die ganze Bevölkerung der in einer Länge von dreizehn Stunden von der Oberhessischen Bahn berührten Orte nicht mehr, als einige und 20,000 Seelen hat? Ich wiederhole hierbei, was ich schon gestern gesagt habe, daß die fremden Reisenden, welche aus dem Süden kommen, allein die Bahn nicht rentiren können, sondern daß die Haupterträge, wie Sie dieses fast bei allen Eisenbahnen werden bestätigt finden, durch die in der Nähe beisammen wohnende Bevölkerung zahlreicher Städte und insbesondere durch eine solche Bevölkerung bedingt sind, welche durch einen lebhaften commerziellen und gewerblichen Verkehr zusammengeführt wird. Denn was die blos der Neugierde halber Reisenden betrifft, so wird ein Jeder, der die Eisenbahnen näher kennt, zugestehen müssen, daß das Fahren auf den Eisenbahnen eben kein Vergnügen gewährt, und daß, wer ein- oder einigemal damit gefahren ist, blos des Vergnügens wegen nicht mehr damit fährt. Jeder, der in der Nähe einer Eisenbahn wohnt, wird dieses bestätigen. Ich selbst bin, so lange die Eisenbahn von Mainz nach Frankfurt im Betriebe ist, vielleicht kaum dreimal mit derselben gefahren. Das Schüttern und der Lärm des Zuges, die Hitze in den geschlossenen Wagen, der Zug auf den offenen Wagen, dieses Alles sind durchaus keine Annehmlichkeiten und mit dem Reisen auf den Dampfbooten, die in jeder Beziehung weit angenehmer sind, gar nicht zu vergleichen. Nach allem Diesem bin ich der festen Ueberzeugung, daß, von welcher Seite wir auch, seien es die Verhältnisse der Provinz Oberhessen, seien es die Verhältnisse der Oberhessischen Bahn, die Sache betrachten, durchaus keine Gründe vorliegen, um dieser Bahn einen Vorzug vor den übrigen Bahnen zu gestatten.

Nun lassen Sie uns, meine Herren, aber auch einmal auf Starkenburg und Mainz einen Blick werfen. Ich habe schon gestern gesagt, daß namentlich nur für große Handels- und Fabrikplätze die Eisenbahnen von manchem Vortheile sind, weil sie ein hauptsächliches Mittel zur Hebung und Belebung des commerziellen und industriellen Verkehrs, der eigentlich der Nerve des materiellen Wohlstandes im Staate ist, darbieten. Dies ist auch der Hauptgesichtspunkt, von welchem man in allen Staaten, wo Eisenbahnen gebaut werden, ausgeht, indem man, wenn man nicht etwa eine Bahn aus rein strategischen Gründen erbaut, immer darauf hinausgeht, große Handelsplätze durch die Eisenbahnen mit einander

Hosted by Google

zu verbinden. In unserm Großherzogthum haben wir nun aber nur zwei Handelsplätze von Bedeutung, Mainz und Offenbach. Diese mit einander zu verbinden, zumal durch eine Eisenbahn, die zugleich die Hauptstadt des Landes berührt und diese in dem Mittelpunkte wieder mit jenen Handelsplätzen verbindet, würde daher ein wahrhaft Hessisches Unternehmen und die Eisenbahn, wie bereits der Abgeordnete Aull sie genannt hat, eine wahrhaft Hessische Eisenbahn sein. Auch ich habe seiner Zeit, ebenso wie der Abgeordnete Aull, von diesem Gesichtspunkte ausgehend, und von der hohen Wichtigkeit einer Eisenbahn auf dem linken Mainufer für unser Land überzeugt, mich offen für die Bahn auf dem linken Mainufer erklärt und, soweit es meine Kräfte erlaubt haben, dieses Unternehmen damals in jeder Beziehung unterstützt. Aus gleichen Gründen spreche ich auch heute wieder für diese Bahn und glaube, daß Niemand, der die Wichtigkeit unserer commerziellen Verhältnisse zu würdigen weiß, sich dagegen aussprechen kann. Mainz ist unstreitig der wichtigste Handelsplatz am Rhein, und Mainz würde auch die blühendste und wichtigste Stadt am Rhein sein, wenn von Seiten unsers Staates auch nur halb soviel für es gethan würde, als von anderen Staaten für ihre Handelsstädte, als z. B. namentlich von Seiten preußischer Regierung für Köln und Koblenz gethan wird, welche sich der größten Unterstützungen in jeder Beziehung zu erfreuen haben, während für Mainz gar nichts geschieht und diese Stadt lediglich sich selbst überlassen und auf ihre alleinigen Kräfte reducirt ist und allein mit ihren eigenen Kräften und Hülfsmitteln gegen die mächtigsten Kabalen zu kämpfen hat, namentlich auf der einen Seite gegen Frankfurt, welches an seinen größten Handelshäusern und seinen mächtigen Banquiers, die allenthalben ihren Einfluß geltend zu machen wissen, die kräftigste Hülfe und Unterstützung hat, auf der andern Seite gegen Köln, für welches die preußische Regierung wirklich alles Mögliche thut, und endlich in neuerer Zeit selbst gegen Mannheim, welches unter dem Schutz der badischen Regierung immer mehr emporblüht. Es ist wirklich unter diesen Umständen zu wundern, daß Mainz, obgleich auf sich reducirt, sich noch immer bis jetzt so erhalten konnte. Glauben Sie nicht, meine Herren, daß ich die Wichtigkeit von Mainz übertreibe. Wollen Sie sich mit eigenen Augen davon überzeugen, so werfen Sie gefälligst nur einen Blick auf die Staatseinnahmen, welche Mainz einbringt. Nach dem vorjährigen Regierungsblatt betragen die directen Steuerausschläge in dem

Hosted by Google

Steuerbezirke Mainz, wozu außer der Stadt Mainz nur der kleine Canton Niederolm gehört, nicht weniger, als 171,772 fl. an Personal-, Grund- und Gewerbsteuer, also ich bitte Sie, dieses wohl zu bemerken —, beinahe den zehnten Theil der gesammten Personal-, Grund- und Gewersteuer des ganzen Großherzogthums; denn diese macht im Ganzen 1,934,832 fl. Wollen Sie wissen, wie viel Mainz an indirecten Steuern entrichtet, so erlaube ich mir, Sie daran zu erinnern, daß wir erst unlängst bei der Berathung über das Trankſteuergesetz von dem Herrn Regierungskommissär gehört haben, daß die Städte Mainz und Worms beinahe die Hälfte des Ertrags der sämmtlichen Zapfgebühr im ganzen Großherzogthum bezahlen. Ich übertreibe daher gewiß nicht, wenn ich sage, daß die Stadt Mainz allein wenigstens $^4/_5$ dieser Hälfte entrichtet. Ich erlaube mir, Sie ferner daran zu erinnern, daß Mainz bloß an Brückengeld für die Rheinbrücke 50,000 fl. jährlich einträgt, wie Sie dieses erst in einer der letzten Sitzungen gehört haben. Ich erinnere endlich daran, daß die Zolleinnahmen in Mainz seither, nämlich so lange die Rückvergütungen für den preußischen Rheinoctroi vom Staate noch geleistet worden sind, so bedeutend waren, daß in dem einen Jahre 1841 allein 170,000 fl. mehr an Zollgefällen erhoben worden sind, als früher. Was ist nun aber die Ursache, daß Mainz dies Alles bis jetzt hat aufbringen können? Die Ursache davon ist die, daß Mainz bis jetzt einen bedeutenden Handel betrieben und durch den Handel fremdes Geld in das Land gebracht hat. Wenn daher dieser Handel zu Grunde gerichtet wird, so müssen nothwendig die Staatseinnahmen sich mindern; Mainz wird die seitherigen Summen nicht mehr aufbringen und es könnte wohl der Fall eintreten, daß der Geldwagen, der jeden Monat hinüberfährt, in Zukunft nicht mehr so gefüllt werden könnte, wie seither; denn wo sollen wir unser Geld hernehmen, wenn nicht fremdes Geld durch den Handel ins Land gebracht wird, da aus Darmstadt und aus den diesseitigen Provinzen doch kein Geld hinübergeht?

Sollen also Eisenbahnen in dem Großherzogthum erbaut und Millionen dafür ausgegeben werden, so ist es klar, daß die so äußerst wichtige Handelsstadt Mainz nicht nur nicht umgangen werden darf, sondern ganz vorzugsweise Berücksichtigung verdient. Ebensowenig darf Offenbach umgangen werden. Diese Stadt ist als Fabrikstadt ebenfalls sehr wichtig und es ist die Wichtigkeit derselben schon gestern von andern Rednern so geschildert worden, daß es nicht nöthig ist,

Hosted by Google

darüber etwas Weiteres zu sagen. Sollten unsere in Frage stehenden wichtigen Handelsplätze, Mainz und Offenbach, wider Erwarten, außer der Linie der Eisenbahn bleiben, so ist es klar, daß dieselben zu Grunde gehen müssen und zwar zum großen Schaden unseres Landes und zum Nutzen und Vortheile ausländischer Handelsplätze, wie Frankfurt, Mannheim u. s. w. Dieses bitte ich Sie, meine Herren, recht sehr zu beherzigen.

Wird dagegen durch die Starkenburger Bahn Mainz mit Offenbach in Verbindung gesetzt, so wird eines Theils Offenbach von Frankfurt emanzipirt und bedarf nicht mehr der Vermittelung der frankfurter Kaufleute, es kann direct mit Mainz verkehren und über Mainz seine Sendungen machen; es werden ferner diese beiden wichtigen Städte, wie ich schon bemerkt habe, dadurch mit der Hauptstadt des Landes verbunden, und tritt in diese Verbindung die eben so schön, als reich bevölkerte Bergstraße, so muß schon hiernach ein äußerst reger und lebhafter Verkehr entstehen. Denken Sie sich nun aber noch ferner als Endpunkte auf der einen Seite Heidelberg, auf der anderen Wiesbaden, wohin man alsdann nicht mehr über Frankfurt wird zu gehen brauchen, sondern wohin man von Heidelberg aus der ganzen Bergstraße und von Darmstadt direct über Mainz wird gelangen können, so finden Sie eine zahlreiche Bevölkerung und fünf bis sechs bedeutende Städte, Frankfurt, Offenbach, Mainz, Heidelberg und in dem Mittelpunct die Hauptstadt des Landes, Darmstadt, durch eine einzige Bahn verbunden, und dieses giebt uns doch wahrlich ein ganz anderes Bild, als wenn wir die Eisenbahn durch die Provinz Oberhessen betrachten. Ich glaube daher, daß jedenfalls die Oberhessische Eisenbahn keinen Vorzug vor derjenigen, die durch die Provinz Starkenburg in Verbindung mit Mainz beantragt ist, verdient, und ich kann mich daher nur, conform mit dem zweiten Präsidenten Hesse, dahin aussprechen, daß, wenn einmal überhaupt auf Staatskosten gebaut werden soll, keine Bahn vorzugsweise vor der anderen gebaut, sondern alle gleichzeitig begonnen werden sollen, und zwar darum, weil sonst ein Theil des Landes zum Vortheile des andern zurückgesetzt und benachtheiligt werden würde, und weil wir keine Garantie dafür haben, daß, wenn einmal die eine Bahn erbaut ist, die andere ebenfalls noch errichtet werden wird. So gern ich daher auch, mit Rücksicht auf den großen Kostenaufwand, eine andere Abstimmung geben möchte, so kann ich doch so, wie die Umstände vorliegen, nicht anders, als für den Antrag des

Hosted by Google

zweiten Präsidenten Hesse mit der von dem Abgeordneten Kilian proponirten Bedingung stimmen, in sofern überhaupt auf Staatskosten gebaut werden muß und man nicht, nach meinen gestrigen Anträgen, den Bau Privatgesellschaften überlassen will, was immerhin das zweckmäßigste sein würde

Uebrigens erlaube ich mir zum Schlusse noch die Bemerkung, daß auch die Kosten der Fortsetzung der Bahn von Darmstadt nach Mainz nicht so bedeutend sind, wie man sie von einigen Seiten geschildert hat, zumal eine Brücke über den Main bei Kostheim nicht gerade nothwendig ist, sondern man eben so gut und noch viel wohlfeiler mit einer Dampfähre über den Rhein gelangen kann, wie dieses schon von einem andern Redner ausgeführt worden ist. Die Staatsregierung wird diese verschiedenen Wege prüfen, und sich ohne Zweifel für denjenigen, der am wenigsten kostspielig und am zweckmäßigsten ist, entscheiden. Jedenfalls ist das Terrain in dieser Gegend von so geringem Werthe, daß die Anschaffung desselben den Staat keine große Summen kosten kann, wenn man überhaupt hier von dem Grundsatze ausgehen sollte, daß der Staat die Grundentschädigung zu leisten habe, und nicht die Gemeinden, durch welche die Eisenbahn zieht, obwohl dieses letztere bei den Staats- und Provinzialstraßen allgemein geschieht, und ich keinen Grund absehe, warum man hier anders verfahren und denjenigen Gemeinden, die durch ihre Nähe bei den Eisenbahnen so große Vortheile erhalten, nicht auch die Verbindlichkeit zur Lieferung des Geländes auflegen soll, während die übrigen Staatsangehörigen, von denen so viele nicht den mindesten Nutzen von den Eisenbahnen haben, so große Summen für dieselben aufbringen müssen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Was der Abgeordnete Glaubrecht rücksichtlich des Ertrags der belgischen Eisenbahnen bemerkte, muß ich doch in etwas berichtigen. Ich habe die neuesten Berichte darüber von dem belgischen Minister Nothomb mitgetheilt bekommen, und darnach stellt sich folgendes Resultat heraus: Im Jahr 1840 war der reine Ueberschuß der belgischen Bahnen 2,250,000 Franken, und im Jahr 1841 wurde nach der vorläufigen Uebersicht ein reiner Ueberschuß von 3,250,000 Franken erwartet Da nun das Anlagekapital am Ende des Jahres 1839 sich auf 55 Millionen Franken belief, und am Ende des Jahres 1840 auf nahe 65 Millionen gestiegen war, so hat sich das Anlagekapital im Jahr 1840 mit 4 pCt. und im Jahr 1841 mit 5 pCt. verzinset, während hier schon mehrmals nur 3 pCt. angegeben worden sind.

Hosted by Google

Der Abg. Schmitthenner: Meine Herren, ich bin bei der Beurtheilung und Behandlung des von der Staatsregierung Ihnen vorgelegten Gesetzesentwurfs von der Ansicht ausgegangen, daß dieselbe uns in ihm einen allgemeinen Gesetzesentwurf vorlegen wollte, in welchem sie mit den Ständen die staatswirthschaftlichen und staatsrechtlichen Grundsätze festzustellen gedächte, welche bei dem Bau der Eisenbahnen im Großherzogthume gelten sollten, und, daß sie dann öfter später, was sie auch in den Motiven angedeutet hat, sich über eine besondere Bahnlinie, vorerst über die von der kurhessischen bis zur badischen Grenze, mit den Ständen vereinbaren wolle. Darnach hat mir auch die ganze heutige Verhandlung einen völlig unerwarteten Gang genommen. Durch das Amendement, welches der zweite Präsident Hesse gestellt hat, ist die Verhandlung über den allgemeinen in dem Gesetzesentwurf ausgesprochenen Grundsatz auf die Behandlung oder Berathung der Richtung der Linien der zu erbauenden Eisenbahnen hinweggesprungen. Es wird aber doch auf jeden Fall demnächst, wenn die Frage zur Abstimmung gebracht wird, hier zuerst nur der Proposition der Staatsregierung der Vorzug gegeben werden müssen.

Ich habe ganz meine Ansicht über die gestellten Motionen, und das von dem zweiten Präsidenten Hesse beantragte Amendement, bereits in den einzelnen Berichten dargelegt. Vor allen Dingen bin ich ganz dafür, daß man die Stadt Mainz berücksichtige. Eben so unerwartet ist mir auch der weitere Antrag gekommen, blos in der Provinz Oberhessen zu bauen. Ich bin Oberhesse und ganz für das Interesse der Provinz Oberhessen; aber gegen diesen Antrag werde ich auf das allerbestimmteste stimmen. Denn wenn dieser Antrag nicht aus Provinzialismus hervorgeht, welchen ich mitunter auf eine mir etwas schmerzhafte Weise in dieser Kammer habe hervortreten sehen, so beruht es auf einem Mißverständniß. Ich erkenne zum Theil bereitwillig dasjenige ganz an, was der Abgeordnete Glaubrecht hier ausgesprochen hat. Doch muß ich mir erlauben, Einiges, was er in Beziehung auf die Provinz Oberhessen bemerkt hat, durchzugehen. Dabei kann ich zu gleicher Zeit mich über einen Punkt erklären, der hier in der Discussion zur Sprache gekommen ist, und, wenn Sie wollen, mit einem Schlage zwei Mücken schlagen.

Es ist mir *einmal* der Vorwurf gemacht worden, daß die Vortheile der Eisenbahnen in dem Berichte zu sehr hervorgehoben worden seien; *zweitens* ist gewünscht worden, daß specielle Kostenvoranschläge vorgelegt worden wären, und

Hosted by Google

drittens hat man mir den Vorwurf gemacht, daß ich die finanziellen Vortheile der oberhessischen Bahn, im Verhältniß zu der in der Provinz Starkenburg, zu sehr hervorgehoben habe. Dagegen muß ich aber bemerken: es bestehen ganz genaue Kostenvoranschläge über beide Bahnlinien. Sie alle wissen, daß früher eine Privatgesellschaft für die zwei Eisenbahnen von der badischen Grenze bis Frankfurt und von Darmstadt nach Mainz dahier bestanden hat, welche die Richtung von Darmstadt nach Mannheim hat nivelliren und dann, nach dem Resultat, welches sich in dieser Beziehung ergab, auch über die Rentabilität der Bahn Ueberschläge hat entwerfen lassen.

Nach diesen Ueberschlägen (sie sind in den Händen einer größeren Anzahl) wird diese Bahn über 6 pCt. rentiren. Es bestand und besteht noch in Cassel ein von der kurhessischen Regierung niedergesetztes und aus den bedeutendsten dortigen Technikern bestehendes Eisenbahncommittée. Dieses Committée, dessen Berichte wahrscheinlich in den Händen des Herrn Regierungscommissärs sind, der daher im Stande sein wird, zu bestätigen, was ich hier erkläre, hat über die Richtung von Cassel nach Frankfurt, freilich zuerst und vorzugsweise in der Richtung über Fulda, vermessen und nivelliren lassen und genau zu ermitteln gesucht, wie groß der Personen- und Waarentransport auf dieser Route sein würde. Es sind viele Beamte, die Steuer-, Zoll- und Postbehörden, mit Bericht gehört worden. Die Personen, welche die Route passiren, sind gezählt, die Waarenmassen sind berechnet worden, und da hat man eine Berechnung aufgestellt in der Beziehung, was die Bahn zu bauen, die Schienen, die Bahnhöfe ꝛc. kosten würden. Dann wurden die verschiedenen Chancen berechnet, entweder, es werde blos bis Cassel gebaut, oder es werde von Cassel weiter gebaut nach Münden und Hannover ꝛc. und in dieser Richtung, oder auch, es werde eine Bahn in der Richtung von Lippstadt nach Cassel und hiernach auch von Berlin nach Cassel gebaut, und für diesen letzten Fall hat dieses, wohlverstanden, aus den bedeutendsten Technikern bestehende Committée, eine reine Dividende von 18 pCt., sage achtzehn Procent, herausgerechnet. Ich habe dieses Resultat nicht in den Bericht aufgenommen, weil ich in der That nicht glaube, das es eine so große Dividende geben wird. Aber Sie sehen, meine Herren, daß ich wohl noch Reserve im Hinterhalte habe, wenn ich in dem Berichte von bedeutenden Vortheilen sprach, und daß ich keineswegs

Hosted by Google

zu sehr bemüht gewesen bin, das Resultat in Bezug auf den Ertrag der Bahn günstig zu stellen.

Dann muß ich noch zu dem, was der Herr Regierungscommissär angeführt hat, bemerken: Wir haben die Angaben über die Rentabilität der Bahnen, welche jetzt bestehen, aus den vorliegenden authentischen Berichten — der Herr Referent der ersten Kammer, des Herrn Grafen zu Solms Laubach Erlaucht, und der Abgeordnete von Dernberg waren anwesend — entnehmen lassen, und darnach ist der Ertrag der belgischen Eisenbahnen zu 3¼, beinahe 3½ pCt. jährlich gewesen, während nach den neuen Nachrichten, die der Herr Regierungscommissär erhalten hat, dieser Ertrag auf 4 und 5 pCt. gestiegen ist. Dann muß ich noch dem Abgeordneten Glaubrecht entgegnen, daß der Ertrag, den er angegeben hat, nur der Durchschnittsertrag ist; denn einzelne Bahnen in Belgien haben weit mehr rentirt; die Eisenbahn von Brüssel über Mecheln nach Antwerpen hat 8 pCt. ergeben, während andere, die in Belgien gebaut worden sind, nur 2 pCt. rentiren.

Ich führe dies nur im Allgemeinen mit dem Zufügen an, daß ich mich nicht für das Amendement, blos in der Provinz Oberhessen zu bauen, erklären kann, sondern daß ich glaube, wir sind in dieser Versammlung überhaupt Hessen, und müssen für die ganze Bahn stimmen.

Der Abg. Rausch: Zur Berichtigung eines in den Aeußerungen verschiedener Redner vor mir vorgekommenen Irrthums will ich nur bemerken, daß ich gestern nicht den Antrag gestellt habe, blos in der Provinz Oberhessen zu bauen, sondern mein Antrag ging nur dahin, vorerst in dieser Provinz den Bau in Angriff zu nehmen.

Der Abg. Kilian: Ich will nur einen Punkt berühren, der mir von Erheblichkeit scheint und formeller Natur ist.

Ich betrachte meinen Antrag als einen integrirenden Theil des Antrags des zweiten Präsidenten Hesse und setze voraus, daß der erste mit dem letzten bei der Abstimmung dergestalt verbunden wird, daß beide zusammen nur eine Frage bilden; sollte dieses nicht geschehen, so könnte eine Eventualität vorkommen, die ich vermeiden müßte. Würde ich für den Antrag des zweiten Präsidenten Hesse stimmen, und es geschehe dieses in der Hoffnung, daß auch mein Antrag angenommen würde, so wäre es ja, wenn über jeden besonders abgestimmt wird, möglich, daß die verehrliche Kammer jenen annähme und diesen nicht genehmigte. — Darum muß ich

Hosted by Google

bitten, und namentlich diese Bitte an den Herrn Präsidenten richten, die beiden Anträge bei Stellung der Frage zu verbinden und dem Antrage des zweiten Präsidenten Hesse meinen Antrag zuzusetzen, dergestalt, daß beide nur einen zusammenhängenden Antrag bilden. Sollte dieses einem Anstand unterliegen, so eigene ich mir den Antrag des zweiten Präsidenten Hesse, als einen selbstständigen, von mir gestellten Antrag an und setze diesem den von mir gestellten Antrag hinsichtlich der Bedingung, welche sich über den ganzen ersten Antrag verbreitet, hinzu. Was ich im Uebrigen gestern bemerkt habe, scheint mir nicht von der Bedeutung, als daß es den Abgeordneten Glaubrech zu der von ihm vorgetragenen Erwiderung hätte veranlassen können. Ich habe meine Ansicht dahin ausgesprochen, daß die oberhessische Bahn mehr eintrage, als die südliche und bin noch dieser Meinung, aus dem ganz einfachen Grunde, weil die Provinz Oberhessen nicht die beiden mächtigen Concurrenten hat, wie die südliche Bahn. Der eine Concurrent ist nämlich der nicht sehr entfernte Rhein und auf diesem haben wir noch einen anderen Concurrenten, nämlich die Dampfschiffe.

Anders verhält es sich mit der nördlichen Bahn, diese schließt sich an die große Handelsstraße von Norden nach Süden an, und voraussichtlich wird ihre Frequenz, sowohl was Waaren- als Personentransport betrifft, groß sein.

Ueber den Ertrag kann der Handelsmann am besten Auskunft geben und ich möchte daher auf die bewährten Autoritäten, welche wir aus diesem Stande besitzen, compromittiren.

Noch einige Worte in Bezug auf die Redaction des Artikels 1. Der ganze Artikel ist so gefaßt, als ständen, außer den hier besprochenen, Eisenbahnen in Aussicht und als wollte man ein allgemeines Gesetz geben, an welches sich nachher spätere Gesetzesentwürfe über andere Eisenbahnen anschließen würden. Ich meine, man sollte das Gesetz ganz speciell für die hier in Rede stehenden Bahnen fassen und sind diese Bahnen einmal gebaut, so würden wir Eisenbahnen im Lande genug besitzen; wir brauchen daher nicht noch an andere Bahnen zu denken und dann das Gesetz generell zu fassen. Obschon es daher Sache der Redaction ist, so stelle ich doch den förmlichen Antrag: den Artikel 1 so zu fassen, wie der zweite Präsident Hesse vorgeschlagen hat.

Sollten wir künftighin in den Fall kommen, auf Staatskosten weitere Eisenbahnen zu bauen, so bedarf es hierzu ohnehin einer besonderen Bewilligung und es wird sich dann

Hosted by Google

auch der Mühe lohnen, ein neues besonderes Gesetz dafür zu geben.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich sehe mich zu Wiederholungen genöthigt. Es war allerdings die Absicht der Staatsregierung, in dem Gesetzesentwurf diejenigen Principien festzustellen, welche sie im Interesse des Landes für zweckmäßig hielt, um Eisenbahnen in dem Großherzogthum ins Leben zu rufen. Das Gesetz ist, wie schon mehrmals bemerkt, absichtlich allgemein gehalten worden, weil man wohl voraus sah, daß noch manche andere Eisenbahnen würden zur Sprache kommen, die man in diesem Augenblick nicht gleichzeitig zur Ausführung würde bringen können; auch aus diesem Grunde ist diese Redaktion gewählt worden. Ich bin übrigens beauftragt, zu erklären, daß die Staatsregierung das Amendement des Abgeordneten Hügel annimmt, daß sie aber ihre Zustimmung zur Aufnahme der Bezeichnung der Bahnen in das Gesetz selbst verweigern wird.

Was nun ferner die Richtungen der Bahnen betrifft, so war es allerdings die Ansicht der Staatsregierung, daß sie nach der Discussion über das Gesetz zur Berathung kommen, und die deßfallsigen Anträge in die Adresse aufgenommen werden würden, worauf die Resolution im Landtagsabschied erfolgt wäre, wie es bei dem Straßenbau und ähnlichen Gelegenheiten der Fall war. Eine Aufnahme dieser Richtungen in das Gesetz hat die Staatsregierung nicht vorgesehen und wünscht sie auch nicht. Wenn nun jetzt schon, und vor der Berathung über die einzelnen Artikel des Gesetzes, die in das Eisenbahnsystem aufzunehmenden Richtungen zur Discussion kommen sollen, so erlaube ich mir, darauf aufmerksam zu machen, daß die Staatsregierung die Bahn nördlich von der kurhessischen Grenze bis südlich zur badischen Grenze in den Motiven als diejenige bezeichnet hat, welche vor Allem gebaut werden muß, und ich bin beauftragt, zu erklären, daß eine Trennung dieser Bahn in zwei provinzielle Bahnen nicht von der Staatsregierung nachgegeben werden wird. Ich glaube, daß hierdurch die Staatsregierung hinreichend an den Tag gelegt hat, daß sie sowohl im allgemeinen Interesse des Landes handelt, als auch diejenigen Verhältnisse berücksichtigt, welche ihrer Stellung zu den benachbarten Regierungen entsprechen.

Der Präsident: Wenn ein Gesetz mit nur allgemeiner Bestimmung für Eisenbahnen zu Stande kommt, so versteht es sich, wie auch von dem Herrn Regierungskommissär erklärt worden ist, von selbst, daß keine Eisenbahn gebaut werden kann, bevor eine Vereinbarung mit den Ständen deßhalb

Hosted by Google

stattgefunden hat. Die Beschlüsse der Stände haben sich übrigens nicht auf Wünsche und Anträge zu beschränken. Es kann, wie bei Gesetzesentwürfen, die Genehmigung einer vorgeschlagenen Eisenbahn von Bedingungen abhängig gemacht werden.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Die Staatsregierung hat bei Uebergabe des Gesetzesentwurfs eine Richtung vorgeschlagen; diese hätte dann, wenn die allgemeinen Grundsätze des Gesetzesentwurfs durchdiscutirt waren, zur Discussion kommen müssen, und wenn bei dieser Gelegenheit noch andere Bahnlinien zur Sprache gekommen wären, so wären auch diese erörtert worden und es würden dann — dieß war meine Meinung — die Wünsche und Anträge der Stände in die Adresse ebenfalls aufgenommen worden sein. Wenn die Stände dann Bedingungen daran knüpfen, so kann dieß die Staatsregierung nicht wünschen.

Der zweite Präsident Hesse: Wenn uns der Herr Regierungskommissär, wie so eben geschehen ist, erklärt, daß der vorliegende Gesetzesentwurf nur allein die Absicht habe, Grundsätze über den Bau der Eisenbahnen im Allgemeinen festzustellen, und wenn er uns entweder weiter die Erklärung gibt, daß über den Bau der Eisenbahnen von der kurhessischen bis an die badische Gränze weitere Propositionen von der Staatsregierung gemacht werden würden, oder wenn er proponirt, es möge über diese Bahn, auf den Grund der den Ständen mit dem Gesetzesentwurf gemachten Eröffnungen, eine Vereinbarung stattfinden, so muß ich auf das von mir gestellte Amendement, weil es dann zu dem Gesetzesentwurf nicht paßt, verzichten; ich stelle es jedoch in allen seinen Theilen zu der Proposition über die zu erbauende Bahn und glaube, daß aus dieser Erklärung meine Bereitwilligkeit, jeden unnöthigen Anstand zu beseitigen, hervorgehen wird

Der Abg. Lerch: Nach dem, was unser zweiter Präsident Hesse in seinem gestrigen Vortrage über den Artikel 1 so umfassend, als klar vorgetragen hat, würde ich über diesen Gegenstand das Wort nicht weiter ergriffen haben, hätten nicht einige Vorträge von Rednern, die vor mir ihre Ansicht dahin äußerten, daß die Bahn in der Provinz Oberhessen zuerst in Angriff genommen werden möge, eine Ansicht entwickelt, die uns bei einem gemeinschaftlichen Unternehmen durchaus nicht leiten darf. Wenn es sich darum handelte, zu untersuchen, welche der Bahnstrecken, jene von Oberhessen oder jene von Starkenburg, zuerst in Bau genommen werden

Hosted by Google

soll, dann mögten sich wohl mehr Gründe gegen, als für die erstere Bahn auffinden lassen, indem ich nur einen Punkt kurz berühre, den, daß die Bahnstrecke durch die Provinz Starkenburg zwei bereits im Großherzogthum Baden und auf Frankfurtischem und Nassauischem Gebiet im Betriebe stehende Bahnen mit einander verbinden soll und der günstigen Beschaffenheit des Terrains wegen schneller rentbar gemacht werden kann, als jene von Oberhessen, welche, so lange die Bahnen aus dem Osten und Norden bis Kassel und von da bis an unsere Grenze nicht vollendet werden, bei einer schnelleren Vollendung von unserer Seite in ihrem Zuge von Lollar bis Frankfurt nur sehr geringe Renten ergeben wird. Aber auch nach Vollendung des ganzen Bahnsystems wird die Frequenz der Eisenbahn von Kassel über Gießen nach Frankfurt durch den Zug der Eisenbahn von Kassel gegen den Rhein in der Richtung nach Cöln, bedeutend beeinträchtigt werden. Ja, diese Bahn in der Provinz Oberhessen, obgleich sie fast 1000 Klafter kürzer ist, wird, nach dem Ausschußbericht, dessen ungeachtet wenigstens eine Million mehr kosten, als die Bahnstrecke durch die Provinz Starkenburg, sie wird sich also um $^1/_5$, ja sogar um $^1/_4$ geringer verinteressiren, als die Starkenburger Bahn. — Sie sehen daraus selbst, meine Herren, daß auf dem Wege einer Privatunternehmung sich viel eher eine Gesellschaft für den Bau einer starkenburger Bahn, als jener durch die Provinz Oberhessen finden wird. Doch ferne sei es von mir, ein Unternehmen, welches das Wohl unseres gemeinsamen Vaterlandes so sehr angeht, von einer rein provinziellen Seite zu betrachten, denn nur durch eine gemeinsame Vereinigung der Interessen der drei Provinzen des Großherzogthums kann und wird das Werk gedeihen. Ist das Gesetz und die Richtung der Bahn mit den Ständen vereinbart, sind die Verträge mit den benachbarten Staaten abgeschlossen und die Aufbringung der erforderlichen Kapitalien zur Genüge sicher gestellt, dann wird sich unsere Staatsregierung mit Umsicht und Energie gewiß beeilen, diese Kapitalien sobald als möglich rentbar zu machen. Um aber die Interessen von allen drei Provinzen des Großherzogthums gleich groß für dieses Unternehmen zu befördern, erscheint es mir durchaus angemessen, daß der Rheinstrom an irgend einer Stelle, wo er das Großherzogthum durchfließt, mit der neu anzulegenden Bahn in directe Verbindung gesetzt wird. Mit Vortheil für die ganze Provinz wird dieß nur durch den Bau einer Eisenbahn nach Mainz geschehen können, zumal da die Stadt Mainz die größte Handelsstadt des Großherzogthums

Hosted by Google

ist. Ich meine damit aber nicht eine Einmündung der Bahn in Kastel, dem, gleich Mainz, wie wir bei einer Berathung über einen anderen Gegenstand neulich vernommen haben, die Taunuseisenbahn die gewünschten Vortheile, ihres Zuges nach Bieberich und Wiesbaden wegen, nicht gebracht hat, nein, ich habe dabei einen anderen Punkt zum Uebergang im Auge, nämlich den Punkt an der sogenannten Bleiaue, welche über kurz oder lang zur Deckung der Bundesfestung gegen feindliche Angriffe vom Oberrhein nicht wohl ohne eine starke Befestigung bleiben kann und wird. Meiner Ansicht nach wird ein aus dem Süden Deutschlands, direkt nach Mainz führender Bahnenzug, dessen Knotenpunkt nach dem gestellten Antrag Darmstadt sein wird, für den Verkehr der Stadt Mainz unendlich vortheilhaft sein, von einem Vortheil, den ich fast demjenigen gleich betrachte, welchen die Stadt Frankfurt von der von Norden kommenden Bahn genießen wird. Dieser Vortheil wird aber um so bedeutender und um so gesicherter erscheinen und mit den Einrichtungen der Bahn im Süden noch adäquater sein, wenn die Spurbreite, welche dermalen die Badische Bahn hat, auf dem Bahnenzug von der Badischen Grenze über Darmstadt nach Mainz beibehalten, im Bahnenzug von Darmstadt gegen den Norden aber diejenige Spurbreite angenommen wird, welche mit Rücksicht auf die engere Spurbreite der Taunuseisenbahn vielleicht wird zu Grunde gelegt werden können. Wenn es sich um das Wohl einer ganzen Provinz und zunächst um das einer so eng mit uns verbrüderten Stadt, wie Mainz, handelt, dürfen wir bei einem so wichtigen Unternehmen eine weitere Ausgabe von zwei Millionen nicht scheuen; ja ich glaube sogar annehmen zu dürfen, daß die Staatsregierung diesen Vorschlag selbst gemacht haben würde, wenn sie nicht, des weiter erforderlichen Kapitals wegen, dabei einigen Anstand genommen hätte. Endlich berühre ich noch Offenbach. Ueber die umfangsreiche Thätigkeit und den Betrieb der Fabriken Offenbachs, sowie über den Verlust, welchen diese Stadt nach dem sehr späten Zutritt der Stadt Frankfurt zum Zollverein erlitten hat, darüber will ich mich nicht weiter verbreiten. Der Abgeordnete Otto hat uns deßfalls schon genügenden Aufschluß gegeben. Wenn ich aber auch annehme, wie versichert wird, daß die Aufnahme Offenbachs in den Hauptbahnenzug mit großen Schwierigkeiten verknüpft sei, so werden diese Schwierigkeiten, besonders wenn Offenbach in den Bahnzug von Darmstadt nach Frankfurt aufgenommen wird, doch nur von Seiten der Stadt Frankfurt gemacht werden können,

Hosted by Google

denn daß Baden diese Aufnahme beanstandet, will mir nicht wohl einleuchten. Viel weniger vermag ich zu glauben, daß Kurhessen oder gar Preußen irgend einen Anstand hier zu machen hätten. Hat unsere Staatsregierung die Wegräumung so vieler Hindernisse und Anstände mit Kurhessen, hinsichtlich der Richtung der Bahn von Kassel nach Gießen bezweckt und sind ihre Bemühungen in dieser Beziehung mit dem besten Erfolge belohnt worden, so muß ich mich auch wohl der Hoffnung hingeben, daß ihre Bemühungen hinsichtlich der Einreihung der Stadt Offenbach in die Hauptbahnlinie ebenfalls von dem besten Erfolge gekrönt werden; denn es kann hierbei von einer Beeinträchtigung der Stadt Frankfurt keine Rede sein, und gerade eine Verweigerung von Frankfurtischer Seite müßte die Staatsregierung zu einer desto größeren Beharrlichkeit in dieser Beziehung veranlassen. Und wahrlich, eine etwaige Rivalität von Frankfurt gegen Offenbach, gegen dieses zweite Altona, würde dem gewerbreichen, betriebsamen Offenbach nur zur Ehre gereichen, der Staatsregierung und den Ständen aber kann es nur einen desto größeren Sporn abgeben, von der Stadt Frankfurt eine gleiche Nachgiebigkeit in diesem Punkte zu fordern, wie solches von dem Großherzogthum bei dem Bau der Taunuseisenbahn geschehen ist.

Der Abg. Franck (Hofgerichtsrath): Während der mehrtägigen Berathung über diesen wichtigen Gegenstand habe ich kein Wort gesprochen Es geschah dieses nicht aus Theilnahmlosigkeit an diesem wichtigen Gegenstand, sondern hauptsächlich aus dem Grunde, weil die hier zur Sprache kommende höchst wichtige Frage von vielen anderen Seiten genügend und gründlich erörtert und beleuchtet worden ist. Auch heute war es nicht meine Absicht, über diesen Gegenstand im Allgemeinen zu reden, obgleich ich in der Stellung einiger Anträge, die in der heutigen Discussion mitberathen werden, Theil genommen habe, also auch zur Unterstützung des einen oder des andern einige Worte zu sagen Veranlassung hätte. Was mich veranlaßt, heute das Wort zu nehmen, ist lediglich der Antrag, welchen der Abgeordnete Rausch gestern gestellt hat, der auch von verschiedenen Oberhessischen Abgeordneten unterstützt worden ist, daß nämlich vorerst nur die Bahn in der Provinz Oberhessen in Angriff genommen werde; denn dieser Antrag geht eigentlich dahin: die Bahn in der Provinz Oberhessen alsbald in Angriff zu nehmen, dagegen den Bau der Bahn in Starkenburg so lange auszusetzen, bis die Oberhessische Bahn vollständig gebaut und ihre Rentabilität erkannt worden sei. Diese Tendenz des Antrags geht

Hosted by Google

aus den Bemerkungen hervor, womit gestern der Abgeordnete Rausch seinen Antrag begründet hat. Dieser Antrag hat die Abgeordneten der Provinz Starkenburg nicht überrascht; schon seit 14 Tagen wird im Publicum davon gesprochen und ich kann dem Abgeordneten Rausch versichern, daß er die Abgeordneten der Provinz Starkenburg vollkommen gerüstet findet, nicht nur gegen den Antrag zu sprechen, sondern auch dagegen zu handeln. Was das letztere, das Handeln gegen den Antrag betrifft, so mache ich den Abgeordneten Rausch darauf aufmerksam, daß dasjenige Mittel, welches etwa genügend ist, der Provinz Starkenburg die Eisenbahn zu entziehen, auch eben so gut hinreicht, der Provinz Oberhessen dieselbe zu entziehen. Denn wenn ich zugebe, daß es weniger kostet, wenn blos die Bahn durch Oberhessen gebaut wird, so wird er mir zugeben, daß es noch weit weniger kostet, wenn in beiden Provinzen gar nicht gebaut wird.

Der Abg. Müller: Ich muß den Redner um Erläuterung darüber ersuchen, worauf sich seine Aeußerung, daß man schon seit 14 Tagen im Publikum von dem fraglichen Antrag spreche, und die daran geknüpften weiteren Bemerkungen beziehen. Es scheint, daß er auf eine genommene Verabredung unter den Deputirten aus Oberhessen hindeuten will; von einer solchen weiß ich aber nichts und meine beiden Nachbarn in diesem Saale, welche auch aus der dortigen Provinz gewählt sind, wissen eben so wenig etwas davon.

Der Abg. Franck (Hofgerichtsrath): Der Abgeordnete Müller hat mich mißverstanden. Ich habe nicht gesagt, daß eine Verabredung von Seiten verschiedener Deputirten stattgefunden habe, gegen den Bau der Eisenbahnen in der anderen Provinz zu stimmen. Das Mittel, welches ich meine, liegt einfach darin, wenn etwa einzelne Abgeordnete das Interesse der Provinz Oberhessen vorzugsweise berücksichtigen und gegen die Erbauung der Bahn in Starkenburg stimmen wollten, so könnten andere Abgeordnete das Interesse der Provinz Starkenburg berücksichtigen und gegen die Erbauung der Bahn in Oberhessen stimmen. In beiden Fällen werden die, welche gegen alle Eisenbahnen sind, auf Seite derjenigen sein, welche gegen eine einzelne Bahn stimmen. Ich glaube nicht, daß ich dadurch irgend einem Abgeordneten zu nahe getreten bin, wenigstens ist dies meine Absicht nicht gewesen. Der Antrag scheint mir übrigens stark nach Provinzialismus zu schmecken, ich glaube dies um so mehr, da diejenigen Abgeordneten, die ihn gestellt und unterstützt haben, für nöthig gefunden, sich dagegen zu verwahren, daß ihnen der Antrag selbst oder die

Hosted by Google

Unterstützung desselben, vom Provinzialgeist eingegeben worden sei. So viel ist gewiß, daß, wenn man diesen Antrag näher erwägt, derselbe nur dahin geht, daß keine Bahn gebaut werden soll, als in der Provinz Oberhessen. In England ist es Gebrauch, daß, wenn man auf höfliche Weise einen neu vorgelegten Gesetzesentwurf zurückweist, man darauf anträgt, ihn nach 6 Monaten zu verlesen. Der Abgeordnete Rausch hat das nämliche Mittel in Bezug auf die Bahn in der Provinz Starkenburg angewendet; denn er will, daß der Bau der Bahn in der Provinz Starkenburg vielleicht auf 15 Jahre hinausgeschoben werde; denn wir brauchen in der Provinz Oberhessen etwa 6 Jahre zum Bauen und wenn wir noch weitere 6 Jahre lang Erfahrungen darüber sammeln, wie sich die Bahn rentirt, ehe die Bahn in Starkenburg in Angriff genommen wird, so werden leicht 12—15 Jahre daraus. So viel aber ist gewiß, daß, wenn der Bau der Eisenbahn in der Provinz Starkenburg 15 Jahre hinausgesetzt wird, er gar nicht zur Ausführung kommt. So alt sind wir Alle geworden, daß wir wissen, daß, wenn ein Unternehmen der Art auf so lange verschoben wird, die Verschiebung der Verwerfung gleichkommt. Ich kann hiernach in dem Antrag des Abgeordneten Rausch auf Verschiebung des Baues der Eisenbahn in der Provinz Starkenburg nichts anderes finden, als eine vollständige Ablehnung der Proposition. Wenn man für nöthig hielte, nur in einer Provinz zu bauen, so würde ich der Ansicht des Abgeordneten Glaubrecht beistimmen, die Kosten aus Provinzialmitteln aufzubringen. Die Provinz Starkenburg würde wenig dabei verlieren. Die 3 Bahnen, welche zur Sprache gekommen sind, werden zusammen 12 Millionen kosten; davon betragen die Kosten für die Eisenbahn von der Frankfurtischen Grenze bis an die Badische nach Heppenheim etwa 4 Millionen Gulden, also ohngefähr dasselbe, was sie an den 12 Millionen Gulden beizutragen hat. Der größere Theil der Kosten kommt auf die Bahn in der Provinz Oberhessen und wenn die Voranschläge überschritten werden, so bin ich gewiß, daß dies nicht in der Provinz Starkenburg, sondern blos in der Provinz Oberhessen geschieht, wo ein Tunnel zu bauen und ein schwieriges Terrain zu überwinden ist. Dessenungeachtet haben Sie noch von keinem Starkenburger Abgeordneten gehört, daß, weil die Bahn in der Provinz Oberhessen mehr Kosten verursacht, der Provinz Oberhessen ein größerer Beitrag angemuthet werden soll; wir sind vielmehr gerne bereit, diejenigen Linien, welche gemeinschaftlich zu bauen vorgeschlagen sind, auch gemeinschaftlich zu

Hosted by Google

bauen, aber wir halten es für unbillig, wenn man die eine Bahn bauen und die andere ad calendas Graecas verweisen will.

Was die Begründung des Antrags betrifft, so hat man zur Unterstützung desselben angeführt, daß die Bahn in der Provinz Oberhessen mehr eintragen würde. Es ist darauf schon genügend erwidert worden; so viel aber glaube ich sagen zu müssen, daß die bei weitem größere Zahl der Reisenden in Süddeutschland reist und daß die süddeutschen Bahnen deshalb eine größere Personenfrequenz haben werden, wie die nördlichen. Da aber bekanntlich die Personen eine Eisenbahn vorzugsweise rentabel machen, nicht die Güter; so scheint es mir klar, daß, wenn nur die einträglichere gebaut wird, in der Provinz Starkenburg gebaut werden sollte. Ohnehin haben wir schon eine Bahn, welche von dem Großherzogthum Baden aus uns entgegengebaut wird, während wir nicht wissen, wann uns Kurhessen entgegenbaut. Man hat ferner freilich gesagt, die Provinz Oberhessen habe keinen Rhein. Freilich ist die Lahn kein Rhein, aber die Provinz Oberhessen hat auch andere Vorzüge, und wenn wir sagen wollten, wir geben euch unsere Sandstriche, gebt uns euere Waizenfelder, so würde dies nicht angenommen werden. Ich erkläre mich hiernach schließlich dahin, daß ich gerne bereit bin, für jeden Beitrag zur Erbauung von Eisenbahnen zu votiren, daß ich mich aber auf das entschiedenste dagegen erklären muß, daß man zu Gunsten einer Provinz die eine Bahn in Angriff nimmt, während man die Bahn in der anderen Provinz ad calendas Graecas verweist. Was den Antrag des Abgeordneten Hügel betrifft, so glaube ich solchen, so wie derselbe durch die seitherige Diskussion erläutert worden ist, unterstützen zu müssen.

Der Abg. Prinz: Ich hatte mir das Wort in der Absicht erbeten, mich in Bezug auf die beantragte Trennung der Ausführung der Eisenbahn in Oberhessen und in der Provinz Starkenburg in dem nämlichen Sinne auszusprechen, in welchem sich die Abgeordneten Lotheißen, Glaubrecht, Lerch und Franck (Hofgerichtsrath) geäußert haben. Nach ihren Ausführungen, sowie insbesondere nach der Erklärung, welche der Herr Regierungscommissär zu geben die Güte hatte, halte ich eine weitere Auseinandersetzung der gegen eine solche Trennung sprechenden Gründe nicht für nothwendig. Ich erkläre daher nur ganz kurz, daß ich mit den Aeußerungen der eben genannten Abgeordneten vollkommen einverstanden bin und mich ihnen in allen Beziehungen anschließe.

Hosted by Google

Der Abg. Müller: Ich habe gegen den Artikel 1 des Gesetzentwurfs, so wie er gefaßt ist, Nichts zu erinnern, glaube aber in Gemäßheit desselben vorerst nur für die Erbauung der beiden von der Staatsregierung proponirten Eisenbahnen von der Badischen Grenze über Darmstadt nach Frankfurt und von dort über Friedberg, Butzbach und Gießen nach der Kurhessischen Grenze, die ich als eine Bahnlinie betrachte, stimmen zu dürfen. Die Entscheidung der Frage: ob an jener oder dieser der Anfang zu machen sei, kann wohl, insofern die mit den betheiligten Staaten abzuschließenden Verträge nicht ein Anderes erfordern sollten, blos davon abhängen, welche derselben in strategischer Hinsicht als die wichtigere zu betrachten und von welcher der größere Ertrag zu erwarten ist; dieß muß aber, meines Erachtens, lediglich der Großherzoglichen Staatsregierung überlassen bleiben. Ich werde mich daher auch gar nicht darüber äußern, ob und in wiefern in der einen oder anderen Beziehung der Starkenburger oder der Oberhessischen Bahn der Vorzug gebühre, unter keinen Umständen aber für die getrennte oder alleinige Erbauung der letztern stimmen.

Was die Darmstadt-Mainzer Eisenbahn betrifft, so bin ich nicht dagegen, daß sie in das System der Staatsbahnen aufgenommen werde, wünsche solches vielmehr, glaube aber, daß sie erst nach den vorerwähnten beiden Eisenbahnen zur Erbauung kommen dürfe, weil sie ohne allen Zweifel als die am wenigsten dringliche erscheint und offenbar auch nur den geringsten Ertrag abzuwerfen verspricht.

An dem Amendement des zweiten Präsidenten Hesse und resp. des Abgeordneten Kilian werde ich mich, den die Stadt Offenbach betreffenden Antrag etwa ausgenommen, nicht betheiligen, weil die verlangte gleichzeitige Erbauung der drei Eisenbahnen, meiner Ueberzeugung nach, das Land mit einer unerschwinglichen Schuldenmasse belasten würde. Sollte darauf eingegangen werden, so würde es, meines Dafürhaltens, viel besser sein, wenn man von der Erbauung einer Eisenbahn ganz abstände.

Nun erlaube ich mir noch einen andern Punkt von particulärem Interesse zur Sprache zu bringen, bemerke indessen im Voraus, daß, wenn er nicht als hierher gehörig betrachtet werden sollte, ich dann bereit bin, einen besonderen Antrag deshalb zu stellen.

Die projectirte Eisenbahn durch Oberhessen zieht nämlich in der Entfernung einiger Stunden von Alsfeld, Kirtorf und Homberg a. d. O. an unserer Grenze auf Kurhessischem Ge-

Hosted by Google

biete bei Ziegenhain, Trayſa und Kirchhain in der Richtung nach Marburg vorüber. Wünſchenswerth wäre es gewiß, wenn dieſelbe in dieſer Gegend, wie der Abgeordnete Ramſpeck geſtern ſchon andeutete, in unſer Land oder wenigſtens unſerer Grenze noch näher gebracht werden könnte. Da dies aber, wie ich überzeugt bin, nicht zu ermöglichen ſein wird, ſo beſchränke ich mich auf den Antrag:

„Die Staatsregierung zu erſuchen, dafür beſorgt zu ſein, daß die Städte Alsfeld, Homberg a. d. O und Kirtorf mit der gedachten Bahnlinie an den geeigneten Puncten mittelſt der bis zur Grenze bereits beſchloſſenen und größtentheils ſchon vollendeten Staatsſtraßen, oder ſonſt noch zu erbauenden Chauſſeen in Verbindung geſetzt werden, und zu dem Ende wegen des erforderlichen Entgegenbauens von Kurheſſiſcher Seite das Nöthige in dem abzuſchließenden Staatsvertrag vorzuſehen."

Zur Erläuterung bemerke ich, daß eine Staatsſtraße von Kirtorf bis an die Kurheſſiſche Grenze in der Richtung nach Marburg und eine andere in der Richtung nach Neuſtadt bereits im Bau begriffen iſt und in der Kürze fertig werden wird, daß ferner eine Staatsſtraße von Alsfeld über Eudorf bis an die Kurheſſiſche Grenze in der Richtung nach Ziegenhain größtentheils vollendet und nur noch eine kleine Strecke derſelben zu erbauen iſt, und daß endlich die Stadt Homberg a. d. O. noch zur Zeit zwar direct keine Kunſtſtraße bis an die Kurheſſiſche Grenze beſitzt, die Entfernung von ihr bis dahin aber nur eine Stunde, und bis zur Eiſenbahn bei Kirchhain etwa drei Stunden beträgt.

Hiernach glaube ich, meinen Antrag zur Genehmigung empfehlen zu dürfen, da auf eine ſolche Weiſe einem großen Theil der Provinz Oberheſſen der Gebrauch der Eiſenbahn ſowohl nach Caſſel, als nach Frankfurt hin eröffnet werden könnte, von welchem er ſonſt wegen der ſchlechten Beſchaffenheit der Wege im kurheſſiſchen Gebiete ausgeſchloſſen ſein würde.

(Der Abgeordnete Ramſpeck unterſtützt den Antrag des Abgeordneten Müller.)

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Was der Abgeordnete Müller bemerkte, iſt bereits geſchehen. Von Kirtorf geht bekanntlich über Lehrbach bis an die kurheſſiſche Grenze eine Straße, an dieſe wird von Kurheſſen eine Straße über Schweinsberg bis Marburg geknüpft.

Der Abg. Müller: Es iſt mir bekannt, daß dieſe Chauſſee von Kirtorf nach Schweinsberg hinzieht, die projectirte

Hosted by Google

Eisenbahn wird aber an Kirchhain vorbeigeführt werden, und dieser Ort liegt auf der Seite von Schweinsberg und ist von da etwa noch eine Stunde entfernt. Ausserdem kommen aber auch die weiter genannten Straßen hier ebenfalls in Betracht, und ich muß daher wiederholt den Wunsch aussprechen, daß wegen des erforderlichen Entgegenbaues von kurhessischer Seite an den Punkten, wo eine Verbindung mit der Eisenbahn angemessen erscheinen wird, das Nöthige in dem abzuschließenden Staatsvertrag gewahrt werde.

Der Abg. von Dörnberg: Die projectirte Eisenbahn geht nach der vorgelegten Zeichnung an Neustadt in Kurhessen vorbei. Ich bemerke in dieser Beziehung, daß von Kirtorf über Wahlen bis an die kurhessische Chaussee gebaut wird, wodurch es allerdings möglich ist, eine nähere Verbindung mit der Eisenbahn für die Orte herzustellen, welche der Abgeordnete Müller im Auge hat. Ich habe übrigens während des Laufes dieses Landtags blos im allgemeinen Interesse des ganzen Großherzogthums, sowie auch der angränzenden Staaten, des Kurfürstenthums Hessen, des Großherzogthums Baden und der Stadt Frankfurt, meine Motion wegen Erbauung von Eisenbahnen im Großherzogthum gestellt, und ich habe in der Motion auch im allgemeinen die Richtung bereits angegeben, welche die Eisenbahn, meiner Ansicht nach, zu nehmen hätte. Sie sollte nämlich von Marburg über Gießen, Butzbach, Friedberg und von da nach Hanau, Offenbach und Sachsenhausen vorbei hierher geführt werden. Es giebt dort keine so bedeutenden Schwierigkeiten zu überwinden und wegen des zu erbauenden Tunnels ließe sich vielleicht nach Maßgabe neuerer Erfindungen eine weniger kostspielige Einrichtung treffen, worüber das Werk von dem Kaiserlich Königlichen Generalinspector der Kaiserlich Königlichen Ferdinandsbahn interessante Mittheilungen macht. Da der Ausschuß im wesentlichen eine meinem Antrage entsprechende Richtung ebenfalls vorgeschlagen hat, so schließe ich mich dem Antrage desselben an; eben so unterstütze ich die Anträge des zweiten Präsidenten Hesse, des Abgeordneten Lotheißen und des Abgeordneten Kilian bezüglich der verschiedenen Verbindungen mit Mainz und Offenbach. Jedenfalls wünsche ich, daß die Bahn auf Staatskosten gebaut werden möchte.

Der Abg. Peerrot: Es giebt viele Sachen, auf die man nicht genug aufmerksam machen und die man nicht genug wiederholen kann. Darum werde ich heute noch einmal wiederholen, was ich vorgestern schon gesagt habe.

Hosted by Google

Die Provinz Rheinhessen scheint mir bei der in Frage stehenden Operation, die man großartig, jedenfalls aber gewiß auch kostspielig nennen muß, höchst prägravirt zu sein.

Anfangs waren nur zwei Bahnen, eine in Starkenburg und eine in Oberhessen projectirt, allein es lag schon hierbei ein großer Mißstand vor, der Mißstand nämlich, daß die Provinz Rheinhessen eximirt und folglich prägravirt war, und deshalb kam man der Staatsregierung, die gewiß diesen Mißstand zu würdigen gewußt haben würde, durch den Ausweg des Vorschlages einer Zweigbahn von Darmstadt nach Mainz zu Hülfe. Abgeordnete von beiden Städten vereinigten sich zu einer Motion in diesem Sinne und eine sogenannte Bahn für Rheinhessen war gefunden.

Ein Redner vor mir hat uns mit seiner anerkannten Courtoisie gesagt, daß Motive von Schicklichkeit und Anstand gegen die Schwesterstadt Mainz in der Motion liegen. Ich glaube dies auch; indessen ist es nicht ein Grund, der mich bestimmen wird, indem ich nach wie vor der Ueberzeugung bin, daß die Provinz Rheinhessen keine Eisenbahn erhält, weil diese Provinz nicht in Mainz liegt und mehr, als acht Zehntheile derselben niemals von dieser Bahn Gebrauch machen können.

Ich compromittire ganz keck auf die Stimme meines Collegen Brunck, sowie auch auf die meines Collegen Glaubrech, der hier den Canton Pfeddersheim repräsentirt, ob unsere Bewohner auf diese Bahn gelangen können, ohne einen Weg von fünf, acht und zehn Stunden bis an den Rhein zurück zulegen.

Dies sind Bedenklichkeiten wegen eigenthümlicher Verhältnisse, die ich heute in dieser Berathung noch einmal vortragen zu müssen glaubte; denn später, wenn die Rentabilität der Bahn sich nicht bewährt und die Ziffer dieser Rentabilität weit unter dem Voranschlage bleibt, dann wird natürlich die Provinz, welche zu mehreren Millionen in dieser Operation angezogen werden soll, darüber schreien. Indessen meine Herren, soll nothwendig ein Uebel daraus werden, und zwar ein solches, gegen welches gar kein Remedium hilft, dann bauen Sie in Gottes Namen auch nach Mainz; an Klagen und Beschwerden, sowohl bei der Staatsregierung, als bei der Kammer, wird es gewiß nicht fehlen.

Uebrigens muß ich, wenn ich Ja oder Nein sagen soll, sowohl hinsichtlich der Stadt Mainz, als auch der Stadt Offenbach, welche gleichfalls eine Bahn haben soll, wissen, was die Bahn kostet. Ich kenne die Gegend von hier bis

Hosted by Google

an die Mainspitze recht gut. Eine Bahn in dieser Richtung zu bauen, ist nicht so wohlfeil und leicht, und wenn man die Kosten dafür auf 300,000 fl. für die Stunde, wie gewöhnlich, anschlägt, so scheint mir dieses nicht zu viel zu sein.

Meine Herren, die Anlegung von Eisenbahnen und Straßen ist eine Krankheit bei uns, und ich selbst war nicht frei davon. Als wir der Staatsregierung Vorschläge und Anträge auf Erbauung von neuen Straßen brachten, haben wir die Sache als leicht und wohlfeil betrachtet und geschildert und nachdem hintendrein die Berechnung der Kosten von Seiten der Staatsregierung kommt, sind wir über deren Betrag erstaunt. Darum möchte ich vor allen Dingen wissen:

1) was die Bahn von Darmstadt nach Mainz, die von der Staatsregierung nicht projectirt war, kosten kann, welche, nach dem Plane der Proponenten, bis an die Mainspitze und von dort per Ueberfahrt mit einer Fähre über den Rhein an dem Stadtthor ausmünden soll, oder welche Kosten entstehen werden, wenn über Kostheim, mit Einmündung in die Taunusbahn und Anlegung einer Brücke, die Richtung genommen, und eben so

2) was die Bahn über Offenbach kosten wird?

Denn diese drei, vier und fünf Millionen, die man zu den von der Staatsregierung geforderten neun Millionen so splendid zusetzt, schweben mir immer vor Augen und ich komme mit Schrecken an ein Facit von fünfzehn Millionen.

Einige Worte, die ich gestern von dem Herrn Regierungscommissär gehört habe, haben mich auf die Idee gebracht, ob es nicht möglich wäre, für die Zweigbahn nach Mainz eine Concession zu ertheilen und eine Gesellschaft zur Aufbringung von 2,500,000 fl. zu finden, welche Summe die Bahn nach Mainz kosten wird. Dies scheint mir bei der reellen Rentabilität dieser Bahn, welche die Proponenten vorgebracht haben und noch so eifrig vertheidigen, nicht unmöglich

Ich stelle die nämliche Frage in Bezug auf die Eisenbahnrichtung nach Offenbach. Indessen ist dies eine Sache, die ich der Staatsregierung überlassen muß.

Man hat auch viel von einer Oberhessischen und Starkenburgischen Bahn gesprochen. Man hat gesagt, die Provinz Oberhessen wolle zuerst eine Bahn haben; eine Stimme aus Starkenburg hat geantwortet: ja, dann bekommen wir erst in 15 — 20 Jahren eine Bahn und das ist ebenso gut, als gar keine. Ich glaube, diese Stimme hat recht; denn in

Hosted by Google

20 Jahren ist das Fieber nach Eisenbahnen wahrscheinlich verschwunden.

Von Provinzialismus ist gleichfalls viel geredet worden. Jede Provinz wehrt sich dagegen. Wir haben keinen provinzialistischen Geist, sagen die Starkenburger. Sie haben recht, und sie bekommen eine Eisenbahn. Die Oberhessen sagen auch: wir kennen keinen Provinzialismus, Gott bewahre! Aber sie bekommen auch eine Bahn. Allein ich, der ich keine Bahn bekomme, spreche mich in jener Weise nicht aus. Man zwingt mich einen Provinzialismus zu haben; ich habe ihn und muß ihn haben, denn man baut nicht für die Provinz, die ich vertrete.

Ich werde nach allem Diesem kein Wort weiter gegen die Errichtung von Eisenbahnen sprechen, bauen Sie drei, bauen Sie vier Eisenbahnen; ich schweige. — Aber sagen Sie mir heute, was der Bau kostet. Ich glaube, daß der Herr Regierungscommissär vielleicht uns heute schon approximativ wird angeben können, wie hoch die Kosten der Bahn von hier nach Mainz, nach den beiden Projecten, sowie der Bahn nach Offenbach, sich belaufen werden

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Was die Einmündung der Bahn bis Mainz betrifft, so glaube ich nicht, daß es sehr vortheilhaft ist, bis an die Mainspitze zu bauen, weil dann ein Paar Monate des Jahres die Eisenbahn nicht benutzt werden könnte. Der Verlust der Einnahme von der Eisenbahn in diesen Paar Monaten würde gewiß einen bei weitem höheren Betrag ausmachen, als die Interessen von dem Anlagekapital einer Brücke, die man bei Kostheim bauen müßte. Auch würde es bei hohen Eisgängen für die Reisenden angenehmer sein, wenn sie sich in Kastel aufhalten können, als wenn sie an der Mainspitze unter freiem Himmel bei Wind und Wetter sich dem Sturm auszusetzen genöthigt wären, während man bei der Führung der Bahn über eine Brücke oberhalb Kostheim im Waggon sitzen bleibt und bis an Ort und Stelle im Trockenen fährt.

Der Abg. Krug: Ich habe mich gestern für die Proposition der Staatsregierung im allgemeinen erklärt; es folgt daraus von selbst, daß ich für die ganze von der Staatsregierung proponirte Bahnlinie von der Kurhessischen bis zur Badischen Grenze stimmen werde und es bedarf daher von meiner Seite auch keiner Verwahrung gegen die Aeußerungen des Abgeordneten Franck. Ich werde aber auch dagegen stimmen, daß gerade die Bahn durch die Provinz Oberhessen zuerst und vorzugsweise gebaut wird, indem ich in dieser Bezie-

Hosted by Google

hung ganz mit dem Ausschuß der ersten Kammer einverstanden bin, daß vorerst nur diejenige Strecke in Angriff genommen werden soll, deren Vollendung in militärischer Hinsicht am wichtigsten erscheint und welche den größten Ertrag verspricht, wofür sich auch die erste Kammer einstimmig ausgesprochen hat.

Ich werde mich ferner mit Vergnügen dem Antrage unsers ersten Ausschusses in Bezug auf die Motion, die Stadt Offenbach in die Hauptbahnlinie zu bringen, anschließen und ich glaube, wir können der Staatsregierung in dieser Beziehung volles Vertrauen schenken; denn sie hat bereits bethätigt, daß sie geneigt ist, für die Stadt Offenbach das Möglichste zu thun, indem nach dem, dem Ausschuß zugekommenen, Schreiben des Herrn Regierungscommissärs bei den, mit den betreffenden Staaten gepflogenen, Verhandlungen die Bedingung gestellt worden ist, daß, wenn die Hauptbahn über Hanau geführt werden sollte, die Stadt Offenbach ebenfalls in den Hauptzug aufgenommen werden müsse und außerdem bereits ein Staatsvertrag mit Frankfurt dahin abgeschlossen worden ist, daß jedenfalls einer Privatgesellschaft zum Bau einer Localbahn zwischen Offenbach und Frankfurt die erforderliche Concession ertheilt werden soll.

Mit Vergnügen werde ich endlich den Anträgen unseres Ausschusses beistimmen, welche bezüglich der beiden weiteren Motionen, die von hier nach der Südgränze projectirte Bahn der Bergstraße entlang nach Heidelberg zu führen, sowie auf Errichtung einer Staatseisenbahn von Darmstadt nach Mainz, gestellt worden sind, und es soll mich sehr freuen, wenn die darüber einzuleitenden Untersuchungen und Voranschläge über Kosten und wahrscheinliche Rentabilität zu einem günstigen Resultate führen, wenn die Staatsregierung sich dadurch in den Stand gesetzt sieht, auch die Erbauung dieser Bahn von hier nach Mainz auf Staatskosten proponiren zu können, was ich indeß, ich gestehe es offenherzig, sehr bezweifle; es würde, meiner Ansicht nach, nicht wie ein guter Hausvater gehandelt sein, wenn man jetzt schon beschließen wollte, auch diese Bahn auf Staatskosten zu bauen, oder gar, wie von dem zweiten Präsidenten Hesse beantragt worden ist, die Bahnlinien gleichzeitig in Bau zu nehmen. Was in Bezug auf die Bahnlinie von hier nach Mainz von Rücksicht des Anstandes der Schicklichkeit und Dankbarkeit bemerkt worden ist, so erkenne auch ich diese Rücksicht an, ich halte ohnedies den Undank für eines der schändlichsten Laster, allein die Rücksicht auf Schicklichkeit und Anstand muß hier in Hinter-

Hosted by Google

grund treten, wo es sich von einer weiteren Schuldenlast von mehreren Millionen handelt. Was die andere Rücksicht betrifft, so erkenne ich es gleichfalls an, daß die rheinhessischen Abgeordneten stets bereitwillig die Hand boten, wo es sich um Verbesserung der diesseitigen Zustände handelte; aber auch die Rheinhessischen Deputirten werden den diesseitigen die Anerkennung nicht versagen, und alle früheren Landtage, namentlich der jetzige, haben es gezeigt, daß wir eben so gerne bereit sind, zu demjenigen unsere Beistimmung zu geben, was die Zustände der Provinz Rheinhessen zu verbessern vermag.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Es ist keine Frage, daß die Richtung von hier nach Mainz ganz im Inlande ist, und daher keine besonderen Staatsverträge mit benachbarten Staaten dabei nothwendig sind.

Was aber das Einmünden in Mainz betrifft, so sind dabei andere Rücksichten zu nehmen, welche nicht ganz von uns abhängig sind, und darauf muß ich aufmerksam machen.

Endlich hat die Staatsregierung allerdings bei der Vorlage dieses Gesetzesentwurfs die Richtung der Eisenbahn von hier nach Mainz, und von Offenbach nach Frankfurt unter denjenigen im Auge gehabt, für welche sie Concessionen ertheilen wollte und zu ertheilen wünschte. Auch liegt ein Staatsvertrag mit der freien Stadt Frankfurt vor, wonach sich beide Regierungen verbindlich gemacht haben, eine Privatgesellschaft für die Bahn von Offenbach nach Frankfurt gleichmäßig zu concessioniren.

Rücksichtlich der vorgeschlagenen Richtung direkt von hier nach Heidelberg sind wir nicht ganz auf unserem Gebiet, und es hängt blos von den Verträgen ab, welche mit den fremden Staaten zu schließen sind, ob hier eine Aenderung der früher vereinbarten Richtung Statt finden kann.

Schließlich muß ich Sie, meine Herren, ersuchen, an keine dieser Richtungen eine Bedingung zu knüpfen, dieß könnte leicht die Veranlassung werden, daß keine der verschiedenen Bahnen zu Stande kommt, und dann würde die Staatsregierung die Verantwortung für die Folgen nicht übernehmen, welche für das Land daraus entspringen können.

Der Abg. Buff: Auf die Aeußerungen der Abgeordneten Lotheißen, Glaubrech und Franck muß ich mir um so mehr eine Erwiderung erlauben, als jener, von mir unterstützte, Antrag ganz und gar mißverstanden worden zu sein scheint. Dieser Antrag enthält durchaus nichts Neues und Anderes, was nicht schon die — nicht aus oberhessischen, sondern aus starkenburger und rheinhessischen Depu-

Hosted by Google

tirten bestehende — Minorität unseres ersten Ausschusses, sowie der Bericht der hohen ersten Kammer, bereits gesagt haben. Am wenigsten aber hat derselbe — wie irrig behauptet werden will — ein specielles Interesse für die Provinz Oberhessen enthalten, noch auch enthalten sollen.

Einen solchen Antrag habe ich weder vernommen, noch auch unterstützt. Ich habe lediglich den Antrag unterstützt, welchen der Ausschußbericht der ersten Kammer, sowie die Minorität unseres Ausschusses in Vorschlag gebracht hat, nämlich den, daß man die Bahn in der Provinz Oberhessen zuerst in Angriff nehmen möge. Ganz dieselben Gründe haben mich zur Unterstützung des Amendements bestimmt, und es dürfte sonach denn auch dasselbe keineswegs nach Provinzialismus schmecken, wie der Abgeordnete Franck irrig behauptet. Außerdem aber hatte ich noch den besonderen Grund, dadurch zu verhüten, daß wir, wenn inzwischen Kurhessen seiner Bahn eine andere Richtung geben könnte, alsdann ganz abgeschnitten und ausgeschlossen würden.

Da ich mich überhaupt nicht gegen den Bau, wie ihn die Großherzogliche Staatsregierung vorgeschlagen hat, erklärt habe, so kann wohl auch eine Verschiebung „**ad calendas Graecas**“ weder in meiner Absicht noch in meiner Aeußerung gefunden werden.

Sie werden also, meine Herren, daraus gewiß die Ueberzeugung schöpfen, daß partikulare Interessen mich nicht geleitet haben.

Wenn ich mich für die Erbauung von Eisenbahnen aussprechen werde, dann wird dies, bezüglich der Direction, im Sinne der Proposition der Staatsregierung geschehen. Es werden mir diejenigen meiner Herren Collegen, welche sich für die Seitenbahnen erklärt haben, gewiß nicht übel nehmen können, wenn ich der Staatsregierung, die mehr Kenntnisse von den Kräften des Landes besitzt, mehr Zutrauen schenke, als Einigen, welche durch besonderes Interesse geleitet werden.

Daß Mainz möglichst berücksichtigt werden soll, will ich hoffen. Aber die Vergleichung, welche der Abgeordnete Glaubrecht mit der Provinz Oberhessen angestellt hat, möchte doch etwas sehr hinkend sein. Die Provinz Oberhessen wird darnach als ganz unbedeutend hingestellt, Mainz aber als der Centralpunkt alles Glanzes. Es wird überhaupt eine Vergleichung hinsichtlich der Abgaben aufgestellt werden müssen.

Hosted by Google

Wenn wir die Abgaben mit einander vergleichen wollen, welche die Provinz Oberhessen im Verhältniß zur Provinz Rheinhessen liefert; so sind die der Provinz Oberhessen ungleich größer; denn Sie müssen bedenken, wir haben noch außer den gewöhnlichen Staatsabgaben auch die sehr bedeutenden Revenüen der Domänen, Grundrenten ꝛc., während die Provinz Rheinhessen dieselben nicht hat. Diese Einkünfte der Domänen aber kommen den rheinhessischen Steuerpflichtigen eben so gut, wie den diesseitigen, denn während das diesseitige gesammte Einkommen aus Domänen in die Staatskasse fließt, so beziehen die rheinhessischen Privatbesitzer der dortigen ehemaligen Domänen den ganzen Ertrag derselben und entrichten dann blos die Steuern an den Staat.

Diese und andere Rücksichten möchte ist zu erwägen geben, um daraus abzunehmen, daß Oberhessen im Verhältniß zu unserem Staate doch nicht so unbedeutend ist, wie nach den von dem Abgeordneten Glaubrecht angestellten Vergleichungen scheinen möchte.

Der Abg. Rausch: Ich muß zuvörderst nochmals wiederholen, daß mein Antrag nicht auf den Bau einer Eisenbahn einzig und allein in der Provinz Oberhessen hinausging, sondern daß er nur dahin gerichtet war, **vorerst** die Bahn in der Provinz Oberhessen in Angriff zu nehmen Die erste Anleitung zu diesem Antrag hat mir der Antrag der Minorität unseres ersten Ausschusses gegeben, der sub Nr. 2. S. 31 des Berichts den Antrag dahin richtet, daß vorerst nur mit einer der beiden Bahnen der Anfang gemacht werde ꝛc.

(verlesen)

Die Motive, warum ich darauf antrug, daß man in der Provinz Oberhessen zuerst bauen möchte, habe ich gestern entwickelt, und ich bin heute noch der Meinung, daß man zuerst in der Provinz Oberhessen den Bau beginnen und ausführen soll, damit die Baukräfte sich nicht zersplittern; denn, wenn viele Hände an einem Punkte arbeiten, so wird das Werk rascher fertig, als wenn an 3 oder 4 Orten in verschiedenen Provinzen gearbeitet wird.

Was nun den Vorwurf, daß mein Antrag etwas stark nach Provinzialismus schmecke, betrifft, so kann ich darüber mit Stillschweigen hinweggehen, denn ich habe durch mein Verhalten bei allen Gelegenheiten gewiß gezeigt, daß mich nicht provinzielles Interesse, sondern blos das Interesse des gemeinschaftlichen Vaterlandes bei meinen Abstimmungen geleitet hat.

Hosted by Google

Uebrigens kann ich nicht umhin, auf einige Bemerkungen des Abgeordneten Glaubrecht zu antworten.

Der Abgeordnete Glaubrecht hat unter Anderem mitgetheilt, wie viel directe Steuern der Steuerbezirk Mainz allein bezahle und hierauf eine besondere Wichtigkeit gelegt. Ich will mindestens ebenfalls eine Steuerberechnung vorlegen, und zwar aus einer Berechnung, die ich kürzlich noch einzusehen Gelegenheit hatte. In dem Wahlbezirk, den ich zu vertreten die Ehre habe, kommen nach einer genauen Berechnung 1 fl. 17 kr. indirecte Steuern auf den Kopf, während in einem Wahlbezirk von Rheinhessen nur 34 kr. indirecte Steuern auf den Kopf kommen. In dieser Beziehung bezahlen wir in Oberhessen weit mehr Steuern, als in Rheinhessen bezahlt werden, und es möchte sich demnach leicht herausstellen, daß die Provinz Oberhessen im Ganzen weit mehr Steuer bezahlt, als Rheinhessen.

Der Abg. Brunck: Es hat sich unstreitig bei der gestrigen und heutigen Discussion über die Richtung der Bahnen ein Provinzialgeist entwickelt. Ich möchte daher noch einmal den Vorschlag wiederholen, zuvörderst das ganze Project abzulehnen, und zwar noch aus einem weiteren Grunde, der gewiß Berücksichtigung verdient. Preußen wird die Bahn nicht anders zugeben, als über Gießen, und ich glaube, daß Preußen hierbei von ganz besonderen Rücksichten geleitet wird. Preußen hat ganz bestimmt die Absicht, von Gießen Lahnabwärts eine Eisenbahn nach Coblenz und Ehrenbreitstein zu bauen. Dadurch wird der Eisenbahn von Gießen nach Frankfurt hierher, und von hier noch weiter nach Heidelberg oder Mannheim ein gewaltiger Eintrag gethan werden. Glauben Sie wohl, daß Preußen eben so gut eine Eisenbahn zu seiner Verbindung mit Coblenz und Ehrenbreitstein erlangen muß, als wir eine Eisenbahn mit Mainz. Ich zweifle keinen Augenblick daran.

Dann möchte ich noch den besonderen Antrag stellen:

so lange eine Aussicht für den Bau einer Eisenbahn in jenen Gegenden noch vorhanden ist, nichts auf die Schiffbarmachung der Lahn zu verwenden;

denn dies wäre in dem von mir angedeuteten Falle eine sehr nachtheilige Verwendung. Ich hoffe, daß dieser Antrag Unterstützung finden wird.

Meine Herren, wenn Sie denn doch einmal durchaus Eisenbahnen haben wollen, so bin ich aber doch ganz besonders dafür, daß man vorerst die Eisenbahn von Frankfurt nach Cassel ausbaut, weil sie, meiner Ansicht nach, jedenfalls die

Hosted by Google

frequenteste sein wird. Rentirt sich diese Eisenbahn, so zweifle ich gar nicht daran, dann bekommen wir auch noch Eisenbahnen genug, dann bekommen wir noch zu viele, wie es schon mit den Staats- und Provinzialstraßen bei uns der Fall ist. Rentirt sich aber die fragliche Bahn nicht, dann haben wir mit ihr allein schon zuviel.

Die Provinz Starkenburg, welche zwischen dem Main, dem Neckar und dem Rhein eingeengt ist, bedarf durchaus nicht einer Bahn zu eigenem Verkehr.

Die Provinz Rheinhessen und die Stadt Mainz bedürfen sie auch nicht. Will man aber einmal alle Eisenbahnen bewilligen, so bewillige man denn in Gottes Namen auch die Eisenbahn von hier nach Mainz und lassen Sie uns gegenseitig unsere Steuerpflichtigen bedenken, lassen Sie uns, wie man zu sagen pflegt, unsere Juden prügeln, geben wir aber nur darauf Acht, daß wir sie nicht zu Tode prügeln, denn unser Land würde dabei nur am meisten leiden.

(Der Abgeordnete Kilian unterstützt den Antrag des Abgeordneten Brunck bezüglich der Schiffbarmachung der Lahn.)

Der zweite Präsident Hesse: Mehrere im Laufe der Discussion gefallene Bemerkungen, namentlich die Aeußerungen des Abgeordneten Brunck, veranlassen mich, der verehrlichen Kammer über den Zweck meines gestrigen Antrags in einer Beziehung offen meine Ansicht auszusprechen.

Mein Antrag hatte den Zweck, Eisenbahnen zu erhalten, die ich jedoch, wie bemerkt, für ein nothwendiges Uebel halte; meine Ansicht geht dahin, Eisenbahnen zu erhalten, und in dieser Richtung habe ich meinen Antrag im allseitigen Interesse und mit Berücksichtigung der verschiedenen partikularen Interessen gestellt. Ich hielt es jedoch, damit auch die provinziellen Interessen möglichst gewahrt werden möchten, für recht und billig, daß Mainz und Offenbach, sowie die Bergstraße, berücksichtigt würden. Ich hielt dies aber auch — und darüber will ich mich offen aussprechen — für klug, denn da so viele Stimmen sich gegen die Eisenbahnen im Allgemeinen ausgesprochen haben, so befürchtete ich, daß, wenn man das Interesse der Provinz Rheinhessen, sowie das Interesse der Bergstraße und der Stadt Offenbach mit den sie umgebenden Distrikten nicht berücksichtigen werde, vielleicht keine Eisenbahn werde votirt werden. Dies bitte ich alle Diejenigen, welche für Erbauung der Eisenbahnen im Allgemeinen sind, und welche sowohl in der Provinz Oberhessen, wie in der Provinz Starkenburg gebaut haben wollen, zu berücksichtigen.

Hosted by Google

Darauf, was die eine oder die andere der Bahnen in der Provinz Oberhessen oder in der Provinz Starkenburg eintragen wird, kann es, meiner Ansicht nach, nicht ankommen, wiewohl ich mit dem Abgeordneten Kilian darin einverstanden bin, daß die Eisenbahn in der Provinz Oberhessen in strategischer Hinsicht die wichtigste sein mag und daß sie sich, so wie die Verhältnisse jetzt stehen, vor der Hand wenigstens am besten rentiren wird.

Wenn ich weiter beantragt habe, daß man gleichzeitig bauen soll, so bin ich von verschiedenen Seiten mißverstanden worden. Meine Absicht ging dahin, daß nicht beschlossen werden solle, man möge in der einen Provinz einstweilen eine Eisenbahn, in der andern aber keine bauen. Von der Staatsregierung muß es, wie sich von selbst versteht, abhängen, an denjenigen Punkten anzufangen, welche sie in merkantiler, in strategischer und in anderer Beziehung für die wichtigsten hält. Durch die Erklärung des Herrn Regierungscommissärs, der uns gesagt hat, daß die Staatsregierung nicht auf den vorläufigen Bau der einen oder der anderen Bahn eingehen werde, bin ich vollständig beruhigt worden.

Der Abg. v. Rabenau (Oberst): Ferne von jedem provinziellen Interesse habe ich nur immer das Allgemeine des ganzen Großherzogthums im Auge, und in diesem Sinne zu allen Zeiten gesprochen und abgestimmt. Ich kenne kein provinzielles Interesse, das ich hier zu vertreten habe; ich bin blos zur Vertretung des allgemeinen Interesses hier. In diesem Sinne habe ich auch gestern schon im Allgemeinen mich mit der Proposition der Staatsregierung hinsichtlich der Eisenbahnen einverstanden erklärt. Ich habe darüber nichts mehr zu sagen, und will mich mit wenigen Worten nur noch über die Richtung der Bahnen in Bezug auf die deßhalbigen Vorschläge äußern.

Was die Stadt Offenbach betrifft, so glaube ich, daß die Stadt Offenbach durch die Bewilligung einer Zweigbahn zur Genüge berücksichtigt ist. — Wenn ich den Herrn Regierungscommissär recht verstanden habe, so hat er erwähnt, daß der Stadt Frankfurt die Verbindlichkeit obliege, eine solche Eisenbahn nach Offenbach zu concessioniren. Damit werden die Wünsche, welche ich für Offenbach in jeder Beziehung recht sehr theile, vollkommen beachtet und leicht gewährt werden können, wenn von Privaten auf die Unternehmung einer solchen Bahn eingegangen wird, was bei der zu hoffenden Frequenz keinem Zweifel unterliegt.

Hosted by Google

Was die Städte Mainz und Darmstadt betrifft, wenn zwischen diesen eine Zweigbahn nach den gestellten Anträgen gebaut werden soll, so werde ich sehr gerne einem solchen Vorschlag beistimmen, wenn die Staatsregierung uns zuvor darüber eine Proposition wegen der Angemessenheit einer solchen Bahn wird gemacht haben, und ebenso auch über die Wahrscheinlichkeit, daß eine solche Bahn wirklich die Vortheile gewährt, welche sich mehrere Abgeordnete davon versprechen. Ehe ich einer solchen Motion meine Zustimmung gebe, muß ich jedoch wissen, was die Bahn kosten wird. Ich gestehe aber aufrichtig, daß ich sehr an den großen Vortheilen der Bahn zweifle. Es hat sich seither schon gezeigt und seitdem eine gute Chaussee zwischen hier und Mainz besteht, daß die Personenfrequenz in so geringem Grade stattfindet, daß die Post im Begriffe stand, den Briefpostkourrier eingehen zu lassen. — Nehmen wir nun auch an, daß sich die Zahl der Reisenden beim Bestehen einer Eisenbahn auf das hundertfache, oder vielleicht noch weiter vermehren wird, so wird doch daneben auf dieser Eisenbahn niemals ein eigentlicher Waarenzug stattfinden, die Bewohner von Mainz und anderen Orten der dortigen Gegend werden immer vorziehen, ihre Waaren auf dem Rhein zu erhalten, weil sie dieselben auf diesem wohlfeiler erhalten können. Darmstadt ist nach der Natur seiner Lage keine Handelsstadt, es wird also die Vortheile, die man sich von der fraglichen Eisenbahn verspricht, nicht erlangen können.

Dennoch erkläre ich mich für den Fall bereit, daß, wenn die Staatsregierung die deßfallsigen Anträge als angemessen darstellt und die Kostenvoranschläge vorlegt, ich dafür stimmen werde, weil ich gewiß nicht gegen das wahre Interesse der Provinz Rheinhessen stimmen möchte.

Was den Bau der Bahn von Frankfurt über Darmstadt an der Bergstraße hinaus betrifft, so schließe ich mich dem Antrag auf Einhaltung der Direktion nach Heidelberg an. Aber eine Bedingung knüpfe ich weder an den einen, noch an den anderen dieser Wünsche, und zwar aus dem Grunde nicht, weil ich überzeugt bin, daß die Staatsregierung wegen der Unterhandlungen mit den betreffenden anderen Staaten nicht im Stande ist, in der hier vorliegenden Angelegenheit selbstständig zu handeln. Wir würden also mit Annahme einer solchen Bedingung vielleicht etwas bewirken, was einer Ablehnung der Proposition ganz gleich wäre.

Hosted by Google

Der Abg. Graf von Lehrbach; Wenn ich nicht irre, meine Herren, so discutiren wir jetzt über den Artikel 1 des Gesetzesvorschlags.

Ich gestehe, daß ich in der Zwischenzeit manchmal irre geworden bin, weil sich die Discussion in einem Kreise gedreht hat, in welchem, wie es mir scheint, wir durchaus auch nicht einen Schritt voran kamen. — Ich glaube, den Artikel 1 des Gesetzesentwurfs anlangend, daß es jedenfalls für jetzt genügt, wenn nach dem Vorschlag des Abgeordneten Hügel die Worte eingeschaltet werden:

„der mit den Ständen vereinbarten" (Hauptlinien) —

Da aber nun einmal auf die Richtung dieser Linien die Rede gekommen ist, die Sache also so angesehen werden muß, als sei eine wirkliche Proposition mit dieser Bezeichnung der Linien von der Staatsregierung eingebracht worden, wie solche in den Motionen aufzufinden ist, da also, sage ich, über diese Direction nunmehr discutirt wird, so ist dies der einzige Grund, der mich veranlaßt, meine Ansicht darüber zu sagen.

Ich glaube, daß es das Einfachste gewesen wäre, daß es uns am schönsten zum Ziele geführt haben würde, wenn wir die vorgeschlagene Richtung der Bahnlinie auch in der Discussion nicht verlassen hätten, wenn wir uns darüber ausgesprochen hätten, ob dieselbe genehmigt werden soll oder nicht. In der Kammer werden nun von der einen oder anderen Seite Wünsche laut, daß entweder einzelne Orte, wie Offenbach, in den wirklichen Bahnzug aufgenommen, oder gleichzeitig eine weitere Bahn, wie die mehrgenannte von Mainz nach Darmstadt, zur Ausführung gebracht werden solle.

Mir scheint es, daß diese Vorschläge mehr als besondere Anträge zu betrachten sein müßten, zunächst unabhängig von der Zustimmung oder Verweigerung der von der Staatsregierung vorgeschlagenen Hauptlinie. Will hernach irgend ein Mitglied der Kammer, wie schon geschehen, den Antrag stellen, daß von diesen Disiderien, von diesen verschiedenen getrennten Anträgen, und deren Annahme, die Annahme des ganzen Gesetzes abhängig gemacht werden solle, nun so steht darüber die Abstimmung der Kammer zu erwarten. Sie kann aber keineswegs, meine ich, in die Discussion über die vorgeschlagene Richtung der Hauptbahnlinie, wie sie von der Staatsregierung geschehen ist, aufgenommen werden.

Was mich betrifft, so will ich gar kein Urtheil über die verschiedenen Anträge fällen, und ich kann jetzt noch nicht

Hosted by Google

einmal im Voraus sagen, was darüber meine Abstimmung sein wird.

Aber das glaube ich wiederholen zu müssen, daß ich es jedenfalls für unstatthaft halte, wenn man eine Bedingung dieser Art an die Zustimmung zu dem vorgelegten Gesetzesentwurf knüpfen würde. Denn wer überhaupt keine Eisenbahnen haben will, wer sie nicht für vortheilhaft, oder vielleicht die Gefahr vor der dadurch entstehenden Schuldenlast zu groß hält, der soll sich lieber offen und frei gegen die Erbauung von Eisenbahnen aussprechen und an Gründen dazu wird es vielleicht nicht fehlen; aber indirect durch Bedingungen die Gesetzesvorlage verwerfen zu wollen, das scheint mir nicht räthlich und auch nicht gut.

Der Abg. G. Schenck: Ich bedauere, meine Herren, Ihre Geduld noch einen Augenblick wegen des so sehr angefochtenen Minoritätsantrags in Anspruch nehmen zu müssen; es wird aber nicht sehr lange dauern.

Sowohl als Starkenburger, als auch als Mitglied der Minorität des Ausschusses, möchte es in der Ordnung sein, daß ich Sie mit den Gründen bekannt mache, welche die Minorität zu dem so sehr angefochtenen, und ich muß hinzusetzen, zu diesem so ganz mißkannten Antrag veranlaßt hat.

1) Der erste Grund ist: um bei diesem Baue die gemachten Erfahrungen auch für die anderen Eisenbahnen benutzen zu können.

2) Der zweite Grund war: weil man die Bahn in strategischer Hinsicht für die wichtigere hielt, wenigstens nach unserem Ermessen.

3) Wollte man, was ich für noch wichtiger halte, durch den gleichzeitigen Bau aller vorgeschlagenen Eisenbahnen nicht ohne Noth Materialien und Taglohn vertheuern.

4) Wünschte man, das Land durch die vorerst entstehenden geringeren Ausgaben möglichst zu schonen und die Schuldenlast nicht sogleich auf ihren Culminationspunkt zu bringen, und endlich hatte man, und dies ist der Cardinalpunkt,

5) noch den Grund, möglichst zu verhindern zu suchen, daß die Bahn nicht über Fulda geführt werden möge.

Diese Gründe werden Sie überzeugen, daß die Minorität nicht aus provinziellen Rücksichten, sondern aus allgemeinen Rücksichten sich zu diesem Antrag veranlaßt gesehen hat; und gewiß, wenn Sie unpartheiisch und ruhig die Sache überlegen wollen, so werden Sie ihr jetzt nicht länger Unrecht geben.

Hosted by Google

Nur noch ein Wort über die Bahn von Darmstadt nach Mainz.

Ich bin Starkenburger und auch Abgeordneter von einem Wahlbezirk in der Provinz Starkenburg. Soll ich Ihnen aber meine Meinung offen und ehrlich sagen, so versichere ich Sie, daß ich eine Eisenbahn von Darmstadt nach Mainz für viel wichtiger halte, als eine Eisenbahn von Darmstadt nach Frankfurt. Meine Idee war auch die gewesen, daß, wenn die Bahn von Darmstadt nach Mainz gebaut wird, die von Darmstadt nach Frankfurt nicht gebaut werde. Dabei bleibe ich und in diesem Sinne werde ich auch stimmen.

Der Abg. Zulauf: Wenn ich den Antrag des Abgeordneten Rausch unterstütze, so thue ich es gewiß nicht aus besonderer Rücksicht für die Provinz Oberhessen. Sie haben auch schon gestern von mir gehört, daß die Provinz Oberhessen durch den Bau der Eisenbahn in der jetzt beabsichtigten Direktion keine große Begünstigung und wenig Nutzen erhält.

Auf die Vorwürfe, welche den oberhessischen Abgeordneten wegen des ihnen Schuld gegebenen Provinzialismus gemacht wurden, will ich nicht eingehen, denn Jeder, der mich kennt und der mit mir schon auf früheren Landtagen war, wird die Ueberzeugung von mir haben, daß ich nicht mit vorzugsweiser Rücksicht auf das Wohl einer einzelnen Provinz, sondern nur mit Rücksicht auf das allgemeine Landeswohl gestimmt habe.

Ich habe aber, nach dem, was gestern gesagt wurde, nur aus dem Grunde den Antrag auf vorzugsweise Erbauung der Bahn in Oberhessen unterstützt, weil diese Bahn sich am ersten rentiren wird. Ich bin überzeugt davon. — Ich will nicht viel in Bezug auf die Bahnen durch Starkenburg sprechen; aber die oberhessische Bahn wird sich jedenfalls besser rentiren; denn in der Provinz Oberhessen ist kein schiffbarer Fluß, da müssen alle Waaren auf der Achse transportirt werden, und was ist das für ein Zug an Wagen, der aus Preußen und Cassel in dieser Direktion zieht! Dort findet ein Waarenzug statt, wie wir sonst keinen haben. Für die starkenburgische Bahn ist noch sonst angeführt worden, daß, wenn man dieselbe baue, man geschwind Militär auf derselben fortbringen könne. Hier könnte höchstens von dem achten Armeecorps die Rede sein, um dasselbe auf der Eisenbahn fortzubringen. Aber dazu ist die Eisenbahn nicht nothwendig. Wenn es Krieg gibt, so muß durch Oberhessen viel Militär herkommen, besonders da schon im Frieden die Etappen-

Hosted by Google

straße durch Oberhessen so außerordentlich zahlreich benutzt wird. Unsere Mannschaft will ich gar nicht damit vergleichen.

Der Abgeordnete Glaubrecht hat von den von der Stadt Mainz entrichtet werdenden Steuern im Vergleich zu der Provinz Oberhessen gesprochen. Es ist bereits darauf erwidert worden; allein ich muß gestehen, es hat mich sehr angegriffen, und ich will nur das Eine darauf bemerken. Außer den gewöhnlichen direkten Steuern müssen in meinem Orte allein, der keine 50 Ortsbürger stark ist, über 20,000 fl. Renten bezahlt werden. Dies sind ebenfalls Lasten, welche mit den Steuern auf eine Linie gestellt werden müssen. — Er hat aber auch noch weiter der Trankſteuer und Zapfgebühr erwähnt und angeführt, daß in Mainz und Worms allein die Hälfte der Zapfgebühr bezahlt werde. Es beweist aber nur Wohlstand, daß dort so viel getrunken wird. Ich wünschte, die armen Leute in der Provinz Oberhessen könnten so viel trinken, sie würden dann auch wohl die Steuern davon entrichten. Mithin kann diese Bemerkung auf sie nicht passen.

Was übrigens gestern der Abgeordnete Ramspeck in Bezug auf die der Eisenbahn zu gebende Richtung bemerkt hat, muß ich der Staatsregierung zur Berücksichtigung empfehlen.

Wie jetzt die Bahnrichtung durch Kurhessen projectirt ist, kommt sie von Cassel über Trayſa, Ziegenhain, Neustadt, Kirchhain, und geht von da nach Marburg. Bis nach Ziegenhain geht sie im Schwalmgrund. Ich glaube nun, sie könnte von Ziegenhain aus recht gut im Schwalmgrund herauf bis an unsere Grenze, ja selbst noch über unsere Grenze geleitet und so geführt werden, daß sie in der Richtung der Orte Münchleusel, Schwabenroth, Seibertenrod, Leusel, Angerod, Kirtorf und Lehrbach wieder ins Kurhessische und dort an der Amöneburg vorbei über Kirchhain nach Marburg geführt wird. Ich will diese Aeußerung der Staatsregierung zur Berücksichtigung empfehlen, sie mag untersuchen, ob die Bahn nicht so geführt werden kann. Jedenfalls würde diese Richtung von sehr großem Nutzen und Vortheile für das Land und insbesondere für die dortige Gegend sein, namentlich für die Städte Alsfeld, Lauterbach und Schlitz. Für diese Orte würde die Bahn bei weitem mehr Vortheile haben, als wenn sie in Kurhessen her geführt wird, welches vorzugsweise darauf Bedacht genommen hat, alle seine kleinen Städte, die in der dortigen Richtung liegen, durch die Eisenbahn mit einander in Verbindung zu bringen.

Hosted by Google

Im Uebrigen muß ich auch den Antrag des Abgeordneten Müller unterstützen.

Die Staatsstraße von Alsfeld nach Kirtorf ist zwar noch nicht ganz fertig, aber auf Kurhessischer Seite werden vielleicht noch Hindernisse in den Weg gelegt. Eben so ist auch auf unserer Seite die Straße von Eudorf bis an die Kurhessische Grenze fertig. Wird dieselbe auf Kurhessischer Seite bis Ziegenhain fortgesetzt, so würden dadurch die größten Vortheile für unser Land erwachsen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Die Unterhandlungen hierüber sind bereits längst im Gange; aber Sie wissen wohl, meine Herren, wie schwierig sie sind. Ich kann mich weiter nicht darüber aussprechen, es ist von unserer Seite alles Mögliche geschehen und Sie können versichert sein, daß in dieser Beziehung das Erforderliche gewahrt werden wird.

Der Abg. v. Grolman: Was zuerst den Artikel 1 des vorgelegten Gesetzesentwurfs betrifft, so habe ich denselben ganz angemessen gefunden, indem die Staatsregierung die Absicht hat, im Allgemeinen die Grundsätze anzugeben, und mit den Ständen festzusetzen, wonach im Falle eines Bedürfnisses von Eisenbahnen, diese für alle Zukunft gebaut werden sollen. Allerdings ist eine wichtige Verbesserung durch das Amendement des Abgeordneten Hügel hinzugetreten, und da der Herr Regierungscommissär sich hiermit einverstanden erklärt hat, so werden nunmehr alle Anstände gegen den Artikel 1 vollständig beseitigt erscheinen. — Was nun die nördliche und südliche Eisenbahn und ihre Richtung betrifft, so habe ich schon in der vorgestrigen Sitzung mich im Allgemeinen über die Eisenbahn, welche von der Kurhessischen Grenze durch die Provinz Oberhessen, denn durch Starkenburg bis an die Badische Grenze ziehen soll, geäußert. Ich muß den dringenden Wunsch aussprechen, daß in so weit, als diese Bahn in die südliche sich abtheilt, die Direction so bestimmt werde, daß sie nach Heidelberg geht.

Ich bin in dieser Beziehung ganz mit denjenigen Aeußerungen einverstanden, welche für die Richtung dieser Straße durch die Bergstraße nach Heidelberg geschehen sind. — Abgesehen von der Frage der Richtung nach Heidelberg, ist jedenfalls die nördliche und südliche Bahn, von der Kurhessischen Grenze bis zum Badischen von der Staatsregierung als proponirt anzusehen, weil höchstdieselbe in den Motiven zu dem Gesetzesentwurf solche bezeichnet und angedeutet hat. Ist aber dies der Fall, dann folgt schon daraus, daß über diese Proposition gesondert abgestimmt werden muß.

Hosted by Google

Ich bemerke dies in Beziehung auf einen gestellten Antrag, wonach sämmtliche Eisenbahnstraßen, die hier in dieser Kammer zur Sprache gekommen und beantragt worden sind, alle in einen Bund zusammen gepackt werden sollen. Dies kann durchaus nicht gehen, schon aus dem Grunde nicht, weil die bezeichnete Bahn von der Staatsregierung proponirt ist, also darüber abgestimmt werden muß; es kann aber auch schon der Natur der Verhältnisse nach nicht gehen, weil in Bezug auf die verschiedenen Eisenbahnanträge ein Abgeordneter verschiedene Ansichten haben und bei der einen beantragten Bahn beitreten, bei einer anderen beantragten aber nicht zustimmen kann; es würde daher eine Störung in der Freiheit der Abstimmung bezwecken, wenn ein solcher Abgeordneter genöthigt sein sollte, über sämmtliche Bahnen auf einmal abstimmen zu müssen, besonders wenn man erwägt, daß die Anträge zur Bedingung für die Annahme des Gesetzes gemacht worden sind, wovon ich noch besonders reden werde. Bezüglich der Bahnrichtungen, welche Gegenstände einzelner Anträge sind, muß ich dem Antrag, daß die Stadt Offenbach, sei es nun in die nördliche oder südliche Bahnlinie aufgenommen werde, aus den dafür angeführten Motiven beitreten und wünschen, daß es der Staatsregierung auch gelingen möge, diese Aufnahme im Interesse der Stadt Offenbach zu erzielen.

Bezüglich der beantragten Eisenbahn von Darmstadt nach Mainz erlaube ich mir nur im Allgemeinen, auf die vorgebrachten Gründe gestützt, zu erklären, daß ich für diese Trace allerdings auch stimmen werde. Ich gehe in die bereits angegebenen Gründe nicht weiter ein, sehe aber allerdings hiernach diese Bahn in Beziehung auf die Stadt Mainz als eine sehr wichtige an, und glaube, daß man das Interesse der Haupthandelsstadt Mainz, namentlich auch durch Anlegung dieser Bahn berücksichtigen soll. Doch vermag ich zur Zeit noch nicht unbedingt für diese Bahn zu stimmen, sondern nur dafür, den Antrag der Staatsregierung zu empfehlen, und einer Vorlage hierüber entgegen zu sehen, und dies um so mehr, weil Sie vorhin selbst von dem Herrn Regierungscommissär vernommen haben, daß die Frage, wie diese Bahn ausgeführt werden soll, bezüglich ihrer Endrichtung noch manchen Schwierigkeiten unterliegt, und endlich weil man doch genau über die Kosten unterrichtet sein muß.

Nun komme ich noch auf einen schon vorhin berührten Punkt zurück, den ich für einen wichtigen halte. Es ist nämlich der Antrag gestellt worden, daß die Annahme des

Hosted by Google

Gesetzes bedingt werde von der Annahme der gestellten und in einen Bund zusammengefaßten Anträge bezüglich der einzelnen gewünschten Eisenbahnen. Hieran vermag ich keinen Theil zu nehmen. Ich gestehe Ihnen, es war mir vom ersten Augenblick an der Gedanke nicht fern, daß dieses allerdings für alle diejenigen Mitglieder unserer Versammlung, welche die Absicht haben, daß überhaupt gar keine Eisenbahn gebaut werden soll, das erwünschteste Mittel ist, daß hierdurch dieses Ziel, welches sie beabsichtigen, erreicht wird. Ich gebe zu, daß man solche Bedingungen für eine einzelne Bahn machen kann. Allein was setzen wir voraus? Jedenfalls, daß auch die Staatsregierung in der Möglichkeit sich befindet, auf die Wünsche der Stände bezüglich jeder einzeln beantragten Bahn eingehen, sie erfüllen zu können. Aber überlegen Sie, die Nord und Südbahnen werden gemeinschaftlich durch die betreffenden Regierungen gebaut. Hier hängt die Staatsregierung nicht allein von sich ab, sondern sie muß im Verein mit den andern Regierungen zu Werke gehen. Wenn nun diese es nicht thun, so können Sie der Staatsregierung keinen Vorwurf machen, wenn sie das, was für sie eine Unmöglichkeit ist, bei dem besten Willen nicht zu bewerkstelligen vermag. Ich bin überzeugt, die Staatsregierung wird aus allen ihren Kräften sich bemühen und sich bestreben, daß die Wünsche der Stände möglichst realisirt werden; aber ob sie dieselben allenthalben und durchgängig realisiren kann, das vermag ich nicht zu sagen, und darum können wir auch nicht die Annahme solcher Anträge zur Bedingung der Annahme des Gesetzes machen, wenn dieses nicht dahin führen soll, daß wir um die Vortheile des Eisenbahnsystems, welches unsere Staatsregierung gemeinschaftlich mit den betreffenden Regierungen ausführen will, kommen sollen, welches zu einer Verantwortung führen kann, die ich nicht auf mich nehmen will.

Der Abg. Ramspeck: Der Abgeordnete Zulauf hat vorhin über die Einmündung der projectirten Eisenbahn von Norden in unser Land und die Möglichkeit einer theilweisen Fortsetzung derselben in der Nähe von Alsfeld, Kirtorf und Homberg, sowie wegen Annäherung an die Richtung der Bahn bei Neustadt, Einiges bemerkt, was ich nur bestätigen kann.

Nach einer Notiz, die ich aus zuverläßiger Quelle erhalten habe, liegt die Möglichkeit vor, in dem Schwalmthale auch noch unser Land zu berühren, so daß die Bahn noch

Hosted by Google

weiter in die Provinz Oberhessen eingeführt, und nur allenfalls 2 Stunden Umweg zu machen braucht.

Was sodann die Bahn zwischen Darmstadt und Mainz betrifft, so glaube ich, wie viele meiner Herren Collegen sich auch bereits ausgesprochen haben, daß diese Bahn auf keinen Fall zuerst zu bauen ist; die Staatsregierung hat sie überdies nicht proponirt und es liegen auch noch keine näheren Voranschläge darüber vor.

Ich glaube daher nicht, daß wir über einen Antrag in dieser Beziehung schon jetzt einen bestimmten Beschluß fassen können.

Ferner halte ich mich verpflichtet, mich einer Aeußerung des Abgeordneten G. Schenck, die er in seinem letzten Vortrag gethan hat, ganz anzuschließen. Auch ich bin weit entfernt gewesen, bei meiner Unterstützung des Antrags des Abgeordneten Rausch beabsichtigt zu haben, daß wir uns auf den Bau der oberhessischen Bahn allein beschränken sollten, sondern ich bin ganz dafür, daß die Bahn von Norden nach Süden, von Kassel über Marburg, Gießen, Friedberg, Hanau, Offenbach, Frankfurt und weiter über Darmstadt und Heidelberg gebaut werde. Jedoch hielt ich, den Anfang mit der oberhessischen Bahn zu machen, am räthlichsten, namentlich möchten die Planirarbeiten, wenigstens in den ersten 2 Jahren hindurch, nur auf diese Bahn ausgedehnt, aber nicht gleichzeitig ausgeführt werden, wodurch es möglich wird, noch Erfahrungen darüber zu machen, ob nicht in der einen oder anderen Beziehung besser und billiger gebaut werden kann.

Der Abg. Becker (von Ortenberg): Ich glaube mich nur gegen die mehrfach angedeutete Ansicht verwahren zu müssen, als hätten die oberhessischen Abgeordneten sich verabredet, nur für die Bahn in der Provinz Oberhessen zu stimmen; ich habe schon bei der gestrigen Berathung ausdrücklich erklärt, daß ich für die ganze vorgeschlagene Eisenbahn von der kurhessischen Grenze bis zur badischen Grenze im Süden des Großherzogthums stimme. Allein der Wunsch, zuerst mit dem Bau der oberhessischen Bahn den Anfang zu machen, ist schon mehrfach begründet und motivirt worden, so daß ich nichts weiter darüber zu sagen brauche.

Es war ferner auch dieser Antrag durchaus an keine Bedingung geknüpft, und ich begreife daher nicht, wie mehrere Abgeordnete diesem Antrag einen so großen Werth haben beilegen können. Es hängt ja von der Staatsregierung ab, ob sie diesem Wunsch entsprechen will, oder nicht?

Hosted by Google

Der Abg. Valckenberg: Ich war nie anders gemeint, als daß die nördliche und südliche Eisenbahn, beide zusammen, in Aussicht gestellt werden sollen. Als ich aber mich dafür erklärte, die nördliche Bahn zuerst in Arbeit zu nehmen, hat mich der nämliche Grund beherrscht, den der Abgeordnete G. Schenck als Cardinalgrund angegeben hat, nämlich weil nach den Nachrichten, die ich vernommen, bei dieser Bahn Gefahr auf dem Verzug stünde. Nehme ich dies an, so mag meine Ansicht in dieser Beziehung ganz gerechtfertigt sein, und ich bleibe daher auch definitiv noch immer dabei, daß man mit dem Bau der nördlichen Bahn anfangen möge.

Was die Rentbarkeit dieser Bahn betrifft, so läßt sich darüber gar nichts sagen. Wenn aber der Abgeordnete Glaubrecht sich so bestimmt darüber aussprechen zu können glaubt, so kann ich ihm nicht beistimmen. Ich bleibe unbedingt bei der Ansicht, daß auch die nördliche Bahn, sowohl hinsichtlich des Personen- als des Waarentransports, mehr Rentbarkeit darbietet, als die Starkenburgische Bahn. Sie müssen nicht den außerordentlichen Waarenzug vergessen, der sich im ganzen Norden von Deutschland bilden und sich bis nach Schlesien erstrecken wird, und der ganz diese Bahn passiren dürfte.

Wir werden in Zukunft auf dieser Bahn alle unsere Wolle beziehen. Alles was von Breslau, Magdeburg, Berlin, über Leipzig, Dresden ꝛc. kommt, werden wir dahin gehen sehen. Dies können wir nicht bezweifeln. Es ist übrigens allerdings richtig, wir werden bei unseren Eisenbahnen in Beziehung auf die Fonds von Einem zum Andern getrieben. Zuerst war nur die Rede von Aufbringung einer Summe bis zum Betrag von 8 oder 9 Millionen; dann war die Rede von 12 oder 14 Millionen und wahrhaftig, meine Herren, wenn wir noch ein klein Bischen weiter gehen und statt 14, 16 Millionen ausgeben wollten, so sollten wir, glaube ich, uns dazu bestimmt sehen, uns in unserm Nationalgefühl so zu erheben, daß wir Eisenbahnen, was die Geldausgaben betrifft, ganz für uns allein bauen sollten, und uns nicht um Nachbarstaaten zu bekümmern brauchten, in so ferne diese nicht ihre Bahn an die unsrige hängen wollten. Wir sollten dann aber von der badischen Grenze bis nach Mainz bauen, von Darmstadt über Offenbach nach Friedberg und Gießen, dann würden die Andern schon nach- und uns entgegen kommen. Wenn wir davon ausgehen, daß wir mit 16 Millionen uns an den Laden legen wollen und können, (ich mache Sie aufmerksam darauf, es würde mit 16 Millionen das

Hosted by Google

Werk sich ausführen lassen,) so könnten wir am Ende blos hessische Bahnen haben und wir sind in der That diesen 16 Millionen weiterer Schulden gewachsen. Unser Staat ist so rangirt, daß diese 16 Millionen zu tragen sind, wenn er anfängt Partialobligationen auszugeben und solche späterhin mit Papiergeld unterstützt.

Wenn Sie auf diese ungeheueren Summen eingehen würden, so würde ich es als ein reines Nationalunternehmen betrachten. Sie bekämen dann eine Bahn von der badischen Grenze bis nach Mainz, von Offenbach eine nach Gießen und würden Frankfurt auf diesem Wege die Stirne bieten, daß dieser Nachbarstaat sich wohl geneigter zeigen wird, uns entgegen zu kommen. Wir haben vernommen, daß man nicht nach Mannheim, sondern nach Heidelberg zu bauen soll. Wir betrachten Mannheim als die stärkste Concurrentin von Mainz. Darum wäre allerdings zu wünschen, daß die Bahn nach Heidelberg gebaut wird; und wir würden bei den eben in Rede stehenden Opfern gar nicht die Zustimmung des Auslandes nöthig haben, sondern das Ausland hätte Ursache, sich mehr um unsere Zustimmung, wie wir uns um die seinige, zu bekümmern.

Ich schließe übrigens mit der Bemerkung, daß ich, auch ein Eisenbahnmann, durchaus für Eisenbahnen bin, und daß ich in diesem Sinne auch abstimmen werde; allein ich sehe nicht ein, wenn die Kammer sich dafür erklärt, daß wir aus Staatsmitteln bauen, und sich bereitwillig zeigt, die Aufnahme der Gelder dazu zu garantiren, warum wir mit der nördlichen Bahn nicht beginnen und die südliche in Aussicht stellen können. Um so mehr wäre mit der südlichen noch zu zusehen, weil so viele andere Fragen daran gehängt werden und die Staatsregierung wegen Frankfurt und Baden uns noch nichts bestimmtes mitzutheilen vermag.

Der Abg. Aull: Ich bin nur durch die Aeußerungen der Abgeordneten Graf Lehrbach und von Grolman veranlaßt worden, noch einmal in dieser Sache das Wort zu nehmen.

Der Abgeordnete Graf Lehrbach findet es auffallend, daß wir, was die Richtung der Bahn betrifft, allzu sehr in's Detail eingehen, und der Abgeordnete von Grolman hält es für unpassend, daß wir an gewisse Richtungen eine Bedingung knüpfen wollen, in der Weise, daß das Gesetz gar nicht angenommen werden soll, es sei denn daß der Bahn diese Richtung gegeben oder die bezüglichen Puncte berührt werden. Auch ich bin keineswegs geneigt, der Staatsregierung solche Bedingungen vorschreiben zu wollen; aber der Herr Regie-

Hosted by Google

rungscommissär hat in seinem letzten Vortrag eine Bemerkung gemacht, die es mir, als Abgeordneter der Stadt Mainz, zur besonderen Pflicht macht, darauf zu bestehen, daß die Richtung der Bahn bestimmt und daß an gewisse Richtungen sogar die Bedingung der Annahme des ganzen Gesetzentwurfs geknüpft werde.

Ich will vorerst **de damno vitando** sprechen. Wenn die Bahn nach der Südgrenze der Provinz Starkenburg nicht in Heidelberg ausmündet, sondern nach Mannheim geführt würde, so wäre das Todesurtheil über Mainz gesprochen. Der Abgeordnete Städel ist bekanntlich Präsident der Handelskammer von Mainz, also instruirt in allem, was sich auf den Handel und die Schifffahrt von Mainz bezieht. Er wird Ihnen bezeugen, daß alle Reisende, welche vom Oberrhein kommen und welche die Dampfschiffe bisher zum großen Theile der Stadt Mainz zugeführt haben, die Dampfboote, wenn die projectirte südliche Bahn in Mannheim mündet, zu Mannheim verlassen, von da mit der Eisenbahn nach Frankfurt und dann weiter, mit Umgehung von Mainz, nach Bieberich gehen und sich dort wieder in die Dampfschiffe einschiffen werden. Mainz, welches bereits dadurch, daß das preußische Rheinschifffahrtsoctroi nicht mehr zurückvergütet wird, den größten Theil seiner Spedition und seinen ganzen Großhandel verloren hat, welches jetzt schon unzählige Arbeiter und Taglöhner, die sonst bei diesen Geschäftszweigen ein rechtliches Auskommen fanden, in Mangel und Dürftigkeit versetzt sieht, wird den Verlust des Fremdenzugs, der bisher den Gastwirthen, Lohnkutschern und Lohnbedienten und einer nicht unbedeutenden Anzahl von sogenannten Commissionären eine erkleckliche Nahrungsquelle verschaffte, zum Vortheile einer Badischen Stadt erleiden, die ohnehin schon den größten Theil seines Handels an dem Oberrhein und zwar dadurch an sich gerissen hat, daß ihre Regierung das preußische Rheinschifffahrtsoctroi zurück erstattet. Ich berge daher nicht, daß ich für die südliche Bahn, vorbehältlich dessen, was ich in dieser Beziehung in der gestrigen Sitzung gesagt habe, nur dann stimmen werde, wenn ihre Richtung nach Heidelberg ausdrücklich beschlossen und die Vereinbarung über deren Erbauung an die Bedingung, daß sie nach Heidelberg und nicht nach Mannheim mündet, geknüpft wird. Da wo es sich für die Stadt, die mir ihre Interessen anvertraut hat, von einer Lebensfrage handelt, halte ich es für Pflicht, alles und jedes Mittel anzuwenden, um solche Gefahr von ihr zu entfernen; und ich bin von der Gerechtigkeit, von dem Patriotismus meiner ehren-

Hosted by Google

werthen Collegen aller Provinzen überzeugt, daß sie mich in meinen Anträgen unterstützen werden. Ich sehe übrigens gar nicht ein, warum unsere Regierung, warum die Großherzoglich Hessischen Kammern hier nachgeben sollten? Ist unser Staat nicht, gleich Baden, Mitglied des deutschen Bundes? Steht der Großherzog in seinen Rechten als Souverain dem Großherzog von Baden nach? Ist die Wohlfahrt unseres Landes und jene seiner größeren Städte weniger werth, als jene der Badischen Unterthanen und Städte? — Wahrhaftig nicht. Es muß vielmehr Baden alles daran gelegen sein, daß wir seine von Konstanz bis Heidelberg erbaute oder noch zu erbauende Bahn bis Frankfurt fortsetzen, weil sonst diese Bahn die wesentlichsten Vortheile, nämlich die Verbindung mit Frankfurt entbehren würde. Unter so günstigen Umständen hängt Baden von uns ab. Wir können ihm das Gesetz machen und wir sollten im Gegentheil Baden eine so grave Concession machen, welche, wie bereits gesagt, die Stadt Mainz unvermeidlich an den Abgrund führen, sie zu Grunde richten würde? —

So sehr ich daher auch mit den gewiß sehr loyalen Aeußerungen der beiden ehrenwerthen Abgeordneten Graf Lehrbach und von Grolman dahin übereinstimme, daß der Staatsregierung ohne Noth die Hände nicht gebunden werden dürfen, so erscheint es doch hier als meine Pflicht, das äußerste Mittel, um Mainz vor dem Untergange zu bewahren, zu ergreifen, sofort dahin anzutragen, daß die Vereinbarung über den Bau der südlichen Bahn ausdrücklich an die Bedingung geknüpft werde, daß diese Bahn nicht nach Mannheim münden darf, vielmehr nach Heidelberg geführt werden muß. Ich erwarte von jedem loyalen Hessischen Deputirten, auf jeden Fall aber von jedem meiner Collegen aus Rheinhessen, daß sie die erste Handelsstadt des Landes, die Hauptstadt der Provinz Rheinhessen, durch ihre Zustimmung zu einer nach Mannheim mündenden Bahn nicht zu Grunde richten lassen, vielmehr einstimmig mein Amendement unterstützen werden.

(Der Abg. Lotheißen unterstützt den Antrag des Abgeordneten Aull.)

Der Abg. Aull (fortfahrend): Was die Frage betrifft, ob von hier über Kostheim nach Kastel gebaut werden soll, oder von hier auf die Mainspitze, so möchte ich gern darüber hinweggehen, ich muß aber dennoch Einiges berichtigen, was in dieser Beziehung geäußert worden ist. Man hat behauptet, diese Bahn koste mit Inbegriff der Brücke, die zu diesem Ende bei Kostheim über den Main gebaut werden müsse,

Hosted by Google

2,500,000 fl. Ich bin kein Techniker, glaube aber, auf die Meinungen von Technikern gestützt, daß die Bahn an und für sich selbst, da das Gelände nicht theuer ist und keine Tunnel, noch Viaducte oder Brücken zu bauen sind, nicht einmal anderthalb Millionen kosten wird, selbst in der Unterstellung, daß man eine Brücke über den Main bauen würde, denn man hat jetzt dergleichen Brücken von Eisen, die vielfältig angewendet werden und sehr wohlfeil sind.

Ich bin noch unlängst mit dem Reisenden einer französischen Fabrik dieser Art zusammengetroffen, welcher mich versicherte, daß seine Fabrik eine solche eiserne Brücke über den Main für 100 bis 150,000 fl. liefern würde.

Indessen bedürfen wir einer solchen Brücke nicht und es ist ganz und gar nicht meine Absicht, daß sie erbaut werde; ich sehe nicht ein, warum wir unsere Passagiere der Taunuseisenbahn zuführen sollten, um auf derselben an Mainz vorbei nach Bieberich und Wiesbaden zu gehen; wir gehen viel besser geraden Wegs nach Mainz, und dazu brauchen wir keine Brücke, sondern eine Dampffähre, deren Sie in Belgien viele antreffen, womit man in wenig Minuten an Stellen über die Schelde fährt, wo sie siebenmal breiter ist, als der Rhein bei Mainz.

Wenn wir einen Schienenweg von Heidelberg über Darmstadt nach Mainz erbauen und wir willigen ein, denselben 4 Stunden oberhalb Kastel in die Taunusbahn einmünden zu lassen, so würde die Actiengesellschaft der Taunuseisenbahn sich leicht entschließen, die erforderliche Brücke auf ihre Kosten zu erbauen. Aber das wollen wir nicht, weil dies gegen unser Interesse und das Interesse unseres Landes wäre. Man hat gegen die Ueberfahrt vermittelst einer Dampffähre eingewendet, daß die Communication zwischen der Mainspitze und Mainz dann während 4 Monaten im Jahr unterbrochen und die Bahn ohne Ertrag sein würde. Dies würde auch voraussetzen, daß wir 4 Monate lang strengen Winter hätten; ich compromittire aber auf die Register des Finanzministeriums, worin angegeben sein muß, wie viel Tage lang im Jahr die Mainzer Rheinbrücke nach einem zehnjährigen Durchschnitt abgefahren war. Ich bin versichert, daß bei einer genauen Prüfung sich ergeben wird, daß dieser Zustand, ein Jahr in's andere, nicht länger als 14 Tage gedauert hat. Wenn nun überdies diese Epoche in die Zeit fällt, wo wenig gereist wird, so kann dieser Umstand an der Rentabilität der Bahn nichts ändern. Ich habe mich bereits über den voraussichtlichen Ertrag der Bahn geäußert und bemerke daher nur noch, daß

Hosted by Google

nicht zu bezweifeln ist, es werde ein großer Theil der höchst beträchtlichen Kasteler Einnahme der Taunuseisenbahn auf die Bahn von der Mainspitze nach Darmstadt übergehen. In Darmstadt, sowie in Mainz, werden die Gasthäuser, namentlich in den Monaten August bis October, nicht hinreichen, um alle Reisende aufzunehmen, besonders wenn man die Ankunft und den Abgang der Bahnzüge auf eine dem Antheil der Stadt Darmstadt entsprechende Weise einrichtet.

Am Schlusse rufe ich Ihnen wiederholt zu: Keine Bahn nach Mannheim. — Wollen Sie die Kosten der Zweigbahn nach der Mainspitze nicht aufwenden, so suspendiren Sie den ganzen südlichen Bahnbau, bis derselbe so ausgeführt werden kann, daß er für Mainz nicht verderblich wird.

Der Abg. Otto: Ich komme noch einmal auf die Richtung der Eisenbahn von Darmstadt über Offenbach nach Frankfurt, also auf die Aufnahme Offenbachs in die Hauptlinie, zurück. Wenn auch wirklich diese Stadt nur einmal des Tags von dem Hauptzug berührt werden sollte, so wird dies vollständig für ihren größeren Fabrik- und Speditionsverkehr hinreichen Eine einmalige Fahrt würde dem größeren Verkehr genügen. Was den Localverkehr betrifft; so bedarf Offenbach keiner weiteren Verbindung mit Frankfurt, für diese ist bereits hinlänglich gesorgt, aber im Interesse des Bahnunternehmens würde es liegen, diesen Lokalverkehr, den man dem zwischen Nürnberg und Fürth gleichgestellt hat, zur Erzielung eines höheren Ertrags auf die Eisenbahn zu leiten. Dies läßt sich auch sehr gut ausführen, weil auf der Hauptbahn ja nicht den ganzen Tag gefahren wird, und wenn wirklich nur ein oder zwei Hauptzüge, einer Abends, der andere Morgens, durchpassiren, so kann die Zwischenzeit benutzt werden, um zwischen Frankfurt und Offenbach so viel Wagenzüge gehen zu lassen, als für den Verkehr nöthig sind. Aehnliche Einrichtungen bestehen allenthalben bei den Postcursen und bei der Dampfschifffahrt. Die Kölnische Dampfschifffahrtsgesellschaft läßt z. B. jeden Tag mehrere Dampfschiffe auf dem Rheine zwischen Mannheim und Köln direct gehen und dessen ungeachtet fahren täglich Localdampfschiffe zwischen den Städten Bingen und Mainz.

Es ist vorhin von dem Abgeordneten von Rabenau erklärt worden: er halte auch die Erbauung einer Lokalbahn von Frankfurt nach Offenbach für genügend, besonders, da nach den Bemerkungen des Herrn Regierungscommissärs schon ein Vertrag zwischen Frankfurt und dem Großherzogthum bestehe, wonach eine solche Bahn gebaut werden soll. Es ist aller-

Hosted by Google

dings ein solcher Vertrag abgeschlossen worden; ich habe denselben hier in Händen. Dem zu Folge hatte sich in Offenbach eine Gesellschaft gebildet, welcher auf ihr Nachsuchen die Concession zur Erbauung der Bahn von unserer Regierung unterm 13. März 1838 ertheilt wurde. Diese Gesellschaft wurde ermächtigt, zum Behuf des Baues und Betriebs der genannten Eisenbahn auf gemeinschaftliche Rechnung mit den betheiligten Frankfurtischen Staatsangehörigen eine Actiengesellschaft zu constituiren, Subscriptionen auf Actien anzunehmen, die zur Fortsetzung der speciellen Richtung der Bahn nöthigen Vorarbeiten vornehmen zu lassen und die Statuten der Gesellschaft zu entwerfen

Die Regierung der Stadt Frankfurt hatte einer dortigen Gesellschaft unter ganz gleichen Verhältnissen, unter gleichen Bedingungen, eine vorläufige Concession ertheilt. Der Theil der Gesellschaft, welcher sich in der Stadt Frankfurt befand, hatte bereits die Statuten entworfen und dieselben der Offenbacher Gesellschaft mitgetheilt. Die Letztere hatte ihre Bemerkungen dazu gemacht und Beides, den Entwurf und die Bemerkungen, unter Anschluß eines Plans über die specielle Richtung nebst den Kostenvoranschlägen, der Frankfurter Gesellschaft zur demnächstigen weiteren gemeinschaftlichen Berathung zurückgegeben. Hiermit schließt sich aber auch die ganze Geschichte. Es hatte mittlerweile die Staatsregierung die Zustimmung zur Einmündung der Taunuseisenbahn nach Kastel gegeben und von dieser Zeit an hat die Frankfurter Eisenbahngesellschaft nichts wieder von sich hören lassen, auf keine Erinnerung, sie mochte mündlich oder schriftlich erfolgen, eine Antwort gegeben. Sie sehen also daraus, meine Herren, was von diesem Vertrag zu halten ist; ich bin überzeugt, es wird auf diesem Wege niemals eine Bahn zwischen Frankfurt und Offenbach in's Leben treten, weil man in Frankfurt nicht gesonnen ist, den Nachbarorten, und namentlich Offenbach, eine directe Verbindung mit dem dortigen Bahnhof zu gestatten.

Der Abg. von Steinherr: Ich habe seither keinen Theil an der Discussion genommen, aus dem Grunde, weil dieselbe so gediegen und gründlich geführt worden ist, daß ich es in der That für vermessen gehalten hätte, über den Gegenstand der Berathung noch viel zu reden. Indessen ist dieser Gegenstand besonders in der Lage, in welcher er sich in dem Augenblick in der Discussion befindet, von so hoher Wichtigkeit, daß ich es für die Pflicht eines jeden Abgeordneten halte, mindestens seine

Hosted by Google

Ansicht vorzutragen und die Gründe, die demnächst seine Abstimmung motiviren werden; mit einigen Worten zur Kenntniß der verehrlichen Kammer zu bringen.

Ich gestehe offen, für die Abgeordneten aus der Provinz Rheinhessen, vielleicht mit Ausnahme der Abgeordneten der Stadt Mainz, wird es zu einer sehr schwierigen Aufgabe, sich über die vorliegende Proposition zu äußern. Auch ich mache auf die Ehre Anspruch, mich der Zahl der Anhänger des Fortschritts anzureihen; als solcher bin ich auch ein Verehrer der Eisenbahnen, ich erkenne sie für die großartigste, die einflußreichste Erscheinung der neueren Zeit an. Durch sie ist es dem menschlichen Geiste gelungen, das Unmögliche möglich zu machen, Zeit und Raum verschwinden, die Folgen sind, sie werden unermeßlich sein. In wiefern jedoch diese Folgen für das Großherzogthum vortheilhaft sein werden, kann nur der Zukunft vorbehalten bleiben, jedenfalls wird es problematisch sein. Dies haben die bereits darüber geäußerten verschiedenen Ansichten, die Sie in der gestrigen und heutigen Discussion gehört, zur Genüge bewiesen. Eins nur ist gewiß, die Last, die ungeheure Last, die dem Lande dadurch aufgebürdet wird und von welcher es in Frage steht, ob das Land sie wird tragen können, ob es nicht darunter erliegen wird. An dieser Last muß auch die Provinz Rheinhessen verhältnißmäßig Theil nehmen, ohne die Aussicht auf irgend einen Vortheil zu haben, ohne die Aussicht, irgend etwas zu gewinnen. Es würde daher im Interesse dieser Provinz sein, gegen eine Proposition sich zu erklären, welche nur Opfer verlangt, ohne ein Aequivalent dafür zu bieten. Indessen, meine Herren, ich bin nicht allein rheinhessischer, sondern ich bin auch hessischer Abgeordneter; als solchen müssen mich höhere Rücksichten leiten. Fordern es strategische, fordern es commerzielle und nationalökonomische Rücksichten, daß Eisenbahnen das Großherzogthum durchschneiden, dann ist es Pflicht der Stände, auch die Summen, die dazu erforderlich sind, zu votiren; es ist aber dann auch ihre heilige Pflicht, mit allen Kräften dahin zu wirken, daß das Institut die möglichsten Vortheile für das Inland bringe und ich glaube, mich im Verlauf unserer gestrigen und heutigen Berathung davon überzeugt zu haben, daß die Anträge des zweiten Präsidenten Hesse, des Abgeordneten Kilian, des Abgeordneten Lotheißen, ganz besonders aber der Antrag des Abgeordneten Aull, diesen Gesichtspunkt gehörig in's Auge faßten. Ich schließe mich daher ihnen vollkommen an und werde auch demgemäß meine künftige Abstimmung einrichten.

Hosted by Google

Der Abg. Graf von Lehrbach: Ich habe nur das Wort genommen, um, wie es mir scheint, ein Mißverständniß aufzuklären. Der Abgeordnete Aull hat mich gänzlich falsch verstanden, wenn er mir einen solchen Sinn bei der vorhin gethanen Aeußerung zugetraut hat. Ich hätte gewünscht, daß man die Berathung vorzugsweise auf diejenige Richtung beschränken möge, die in der Proposition der Staatsregierung enthalten oder wenigstens angedeutet ist, daß man die weiteren Wünsche, wobei ich namentlich die Bahn von hier nach Mainz und den Uebergang von hier über Offenbach nach Frankfurt genannt habe, als besondere Desiderien oder Anträge, wenn auch an dieselben eine Bedingung geknüpft werden wollte, behandeln möge. Es ist mir aber nicht in den Sinn gekommen, eine andere Direction für die Hauptlinie in der Bahn von der Badischen Grenze über Darmstadt nach Frankfurt, als eben die Direction von Heidelberg her in's Auge zu fassen. Keine andere Direction ist hier genannt worden. Wenn von einer Direction dieser Bahn die Rede war, so war stets die Rede von einer Direction derselben von Heidelberg her. Ich will sogar noch hinzufügen, daß auch ich gegen eine andere Richtung der Bahn, z. B. gegen die nach Mannheim entschieden stimmen, und lieber diese ganze Bahn ablehnen werde, so sehr bin ich von der Wichtigkeit dieser Richtung und von der Schädlichkeit der Richtung der Bahn nach Mannheim überzeugt. Wenn man also geglaubt hat, daß ich eine andere Absicht oder eine andere Meinung gesagt habe, so bin ich unrecht verstanden worden.

Der Abg. Städel: Nach demjenigen, was der Abgeordnete Aull gesprochen und was allseitige Anerkennung gefunden, habe ich zu dem von ihm Gesagten lediglich meine Zustimmung zu erklären. Ich will mir nur erlauben, Ihnen einen einzigen Punkt hervorzuheben, daß, wie die Badische Regierung so Bedeutendes für die Stadt Mannheim und den Mannheimer Hafen gethan hat, es doch nicht an uns ist, dasjenige zu fördern, was sie beabsichtigt, sondern daß wir, so viel als möglich, die eigenen Interessen wahren und in's Auge fassen müssen, und es findet auch diese Ansicht schon darin Begründung, daß im ganzen Verlauf der gestrigen und heutigen Discussion in dieser verehrlichen Kammer von keiner anderen Richtung, als von der Heidelberger, die Rede war. Wenn die Richtung nach Mannheim in Aussicht genommen werden könnte, so müßte sich natürlich jeder rheinhessische Abgeordnete, so würde sich überhaupt auch jeder loyale Abgeordnete dagegen aussprechen, nachdem nachgewiesen ist,

Hosted by Google

welcher ungeheure Nachtheil hierdurch einem Theil des Landes zugefügt werden würde.

Der Abg. Glaubrech: Der Abgeordnete Aull ist mir bereits bezüglich mehrerer Bemerkungen, die ich mir auf die Aeußerungen mehrerer Abgeordneten erlauben wollte, zuvorgekommen und ich beschränke mich daher darauf, im Wesentlichen demjenigen beizustimmen, was derselbe vorhin ausgeführt hat. Auch mir verursacht es jedesmal ein schmerzliches Gefühl, so oft ich in dieser verehrlichen Versammlung den Einwand höre, daß diese oder jene Regierung ihre Zustimmung nicht geben würde. Wir liegen mit unserem Lande doch in der Mitte zwischen Baden, Frankfurt und Kurhessen und ich glaube, daß, wie auch schon der Abgeordnete Aull bemerkt hat, alle diese Regierungen gewiß ein eben so großes, ja ein noch größeres Interesse bei der beabsichtigten Eisenbahn haben, als unsere Staatsregierung. So gut wir die Zustimmung dieser Regierungen bedürfen, bedürfen auch diese die Zustimmung der unsrigen, denn Kurhessen will und muß durch unser Land bauen, wenn es eine Eisenbahnlinie nach dem Großherzogthum Baden haben will; Baden ist in dem gleichen Falle, wenn es nach Frankfurt will, es muß alsdann durch unser Land bauen, und eben so Frankfurt, wenn es sich mit Baden oder mit dem Norden durch Oberhessen verbinden will.

Ich glaube daher, daß unsere Regierung eben so sehr, wie die andern, in der Lage ist, einmal Bedingungen zu machen, oder „si non, non“ zu sagen. Was wollen die anderen Regierungen und was wollen wir? Die anderen Regierungen wollen das Handelsinteresse ihrer Staaten und vorzüglichen Städte berücksichtigt und bevorzugt wissen; Baden will Mannheim, Kurhessen will Kassel, Frankfurt will seine Handelsinteressen gefördert sehen. Warum sollen und können unter diesen Umständen nicht auch die Interessen unserer vorzüglichen Handelsstädte, warum sollen und können denn hiernach auch nicht die Interessen von Mainz und Offenbach, und ganz besonders jene der Stadt Mainz, welche so außerordentlich wichtig sind, in Schutz genommen und gefördert werden? Warum sollen gerade diese geopfert und zu Grund gerichtet und zerstört werden?

Ich muß gestehen, daß es mir höchst schmerzlich sein würde, und daß ich es auf's Tiefste beklagen müßte, wenn bei einer Frage, wie die gegenwärtige, die wichtigen Interessen von Mainz zum Nachtheil dieser Stadt und des Großherzogthums verkannt werden sollten, um so mehr, da wir für

Hosted by Google

Mainz, ich bitte Sie, dieses wohl zu erwägen, meine Herren, nicht etwa, um neue Vortheile zu erwerben, sondern nur um Abwendung großen Unglückes und großer Verluste kämpfen, welche nothwendig eintreten werden, sobald man eine Eisenbahn direct von Frankfurt nach der Badischen Grenze baut, ohne dieselbe zugleich von Darmstadt direct nach Mainz fortzusetzen. Ich unterstütze daher eventuell nicht nur den heutigen Antrag des Abgeordneten Aull, daß die Bahn nach der Badischen Grenze unter keiner Bedingung nach Mannheim geführt werden darf; sondern eben so auch den gestrigen Antrag desselben, daß auch eine Bahn von Frankfurt nach Heidelberg nur unter der Bedingung erbaut werden solle, wenn dieselbe gleichzeitig über Darmstadt direct nach Mainz ausgeführt werde.

Der Abg. Lotheißen: Weder in dem Gesetzesentwurf, noch in den Motiven dazu, noch in dem Vortrag des Herrn Regierungscommissärs, womit beide der Kammer überreicht wurden, findet sich irgend eine bestimmte Andeutung darüber, welche Richtung die Bahn nehmen werde. Es ist bloß ganz allgemein gesagt worden, von der Kurhessischen Grenze über Gießen und Darmstadt bis an die südliche Grenze der Provinz Starkenburg, oder bis an die Badische Grenze. Es bleibt nun der Zweifel übrig, ob von Darmstadt aus die Bahn nach Mannheim oder Heidelberg gehen werde. Dies und die Ueberzeugung, daß ich lieber gegen alle Eisenbahnen gestimmt haben würde, als die Bahn nach Mannheim dirigirt zu sehen, gaben mir die nächste Veranlassung, meinen desfallsigen Antrag zu stellen. In der Aeußerung des Herrn Regierungscommissärs über diesen Antrag, die durch den Ausschuß provocirt wurde, ist ebenfalls über eine bestimmte Richtung der Bahn nichts gesagt. Ich habe heute auf das Bestimmteste um eine solche Aeußerung des Herrn Regierungscommissärs gebeten und darauf hingewiesen, daß sie nothwendig sei. Sie ist uns auch heute nicht im Sinne der Motion geworden, sondern nur in so allgemeinen und ausweichenden Ausdrücken, daß man in der That glauben möchte, es werde die Staatsregierung eher sich veranlaßt sehen, der Bahn die Direction nach Mannheim, als nach Heidelberg zu geben. Diese unbestimmte Erklärung des Herrn Regierungscommissärs rief auch in mir die Absicht hervor, einen Antrag stellen zu wollen, den der Abgeordnete Aull vorhin gestellt hat; ich ergreife daher die Gelegenheit, diesen Antrag zu unterstützen.

Der Abg. v. Grolman: Vergönnen Sie mir, meine Herren, daß ich noch einige Worte zum Schlusse zu Ihnen

Hosted by Google

rede. Ich bedaure unendlich, daß ich dem ehrenwerthen Mitgliede dieser Versammlung, unserem Collegen Aull, durch meine vorhinige Aeußerung Veranlassung gegeben habe, Gefühle in sich hervorrufen zu sehen, die ihm unangenehm gewesen sind; es ist mir dieß um so schmerzlicher, wenn meine Aeußerungen dazu beigetragen haben sollten, hiermit meine Loyalität und Rechtlichkeit in Verbindung zu bringen. Doch so unangenehm auch mir diese Verhältnisse sind, so haben sie doch wieder zu etwas Erfreuendem für mich geführt, nämlich zu der Aufklärung der Sache, die ich Ihnen schuldig bin. Ich gebe zu, daß ich vorhin etwas zu generell mich geäußert habe. Der Grund davon hat darin gelegen, weil die sämmtlichen Anträge, welche in Beziehung auf die verschiedenen Tracen vorgebracht worden sind, alle in einem Bund zusammengepackt und alle zu einer Bedingung für die Annahme des Gesetzes gemacht worden waren. Dieß hat Veranlassung gegeben, daß ich nun auch generell mich äußern und mir die Erlaubniß nehmen mußte, Sie auf die Folgen davon aufmerksam zu machen. Ich habe, ich gestehe es Ihnen offen, nicht die Bahn, in so fern die Richtung derselben nach Heidelberg zur Sprache gekommen war, hierbei in's Auge gefaßt, sondern ich habe die Bahn von hier nach Mainz und hauptsächlich die Richtung der Bahn von Offenbach nach Frankfurt bezüglich der nördlichen oder südlichen Eisenbahn, welch' letztere zu Begründung der Vereinbarung mit den betreffenden Regierungen nur problematisch erscheint, im Auge gehabt. Ich bin für beide Bahnen, ich bin namentlich für die von Darmstadt nach Mainz. Aber ich kann nicht dafür sein, daß von diesen speciellen Anträgen die Existenz des Gesetzes abhängig gemacht werde, und ich kann deshalb um so mehr mich rechtfertigen, weil die Eisenbahn-Proposition der Staatsregierung ja nicht den Gesetzesentwurf selbst ausmacht, denn dieser Entwurf verbreitet sich blos über die allgemeinen Grundsätze, auf denen in Zukunft die Eisenbahnbauten beruhen sollen. Jetzt, wo Veranlassung durch die Rede des Abgeordneten Aull mir gegeben worden ist, mich noch specieller in Bezug auf die Eisenbahnen in der Richtung von hier nach Heidelberg äußern zu können, erkläre ich, daß ich in Beziehung auf diese specielle Richtung ganz den Ansichten des Abgeordneten Aull beitrete, daß ich auch hierselbst für die Stellung einer Bedingung stimmen werde, weil ich davon überzeugt bin, daß, wenn diese Bahn nicht in der Richtung nach Heidelberg ausgeführt, sondern nach Mannheim gehen sollte, dieß uns nachtheilig sein, jedenfalls aber für die Stadt Mainz

Hosted by Google

der größte Verlust daraus entstehen würde, was ich natürlicher Weise als Hesse gewiß nicht wollen kann. Ich hoffe, Sie werden in dieser meiner Erklärung in Beziehung auf meine vorhinige generelle Aeußerung eine genügende Erläuterung finden.

Der zweite Präsident Hesse: Nach der nun erst bestimmt entwickelten Intention der Staatsregierung haben wir zu berathen:

1) über den Gesetzesentwurf, den Bau der Eisenbahnen im Allgemeinen betreffend;
2) über die Proposition zum Bau der Eisenbahn über Gießen nach der Badischen Grenze.

Nach dieser Lage der Sache gehören die Desiderien und Bedingungen über die Richtung der Bahn nicht in die demnächstige Abstimmung über den Gesetzesentwurf, sondern über die Proposition, und wenn man dieselbe im Verlauf der Discussion an den Gesesentwurf knüpfte, so gab dazu die Staatsregierung selbst Veranlassung.

Der Abg. Frank (v. Reddighausen): Ich halte es an und für sich gar nicht so nothwendig, mit der Anlage von Eisenbahnen zu eilen und glaube nicht, daß sich die Besorgnisse Mancher, als sei das Warten ein thörigtes Zurückweisen sehr nahe liegender Vortheile, bald als begründet darstellen werden. Wenn man aber jetzt dennoch mit der Anlage von Eisenbahnen eilen will, so kann ich den Grund hierzu nur finden in dem Gedanken, daß, wenn man nicht schnell mit dem Bau anfangen werde, man für alle Zukunft es unmöglich mache, sich in den Besitz von Eisenbahnen zu versetzen und der daraus in der Folge vielleicht entstehende Schaden nicht zu ersetzen sein möge. Ist Gefahr vorhanden, den Eisenbahnzug durch die Provinz Oberhessen auf immer zu verlieren, wenn wir nicht eilen, indem, wie gesagt wurde, Frankfurter Banquiers Pläne machten, um unsere Provinz Oberhessen herum zu bauen, so ist allerdings, blos um uns für die Zukunft zu sichern, hier Eile nöthig. Wenn nun Mehrere in dieser Kammer derjenigen Bahn, welche durch Oberhessen ihren Zug nehmen soll, den Vorzug geben und dafür stimmen, daß man sie zuerst in Aussicht nehmen möchte, so finde ich diese Ansicht durch die erwähnte Gefahr begründet, halte jedoch einen besonderen desfallsigen Antrag für überflüssig, indem schon die Verhältnisse hier Eile verlangen. Ueber die Richtung der Bahn nach dem Badischen läßt sich noch nichts bestimmen. So ist, glaube ich, der Provinzialismus, über den wir heute haben reden hören, nur scheinbar.

Hosted by Google

Zu dem Antrage, die Oberhessische Bahn zuerst zu bauen, konnte man durch andere Gründe bestimmt werden.

Hiermit wird wegen vorgerückter Tageszeit die Berathung abgebrochen und zugleich

II. die Sitzung aufgehoben, indem der Präsident die Fortsetzung der Berathung auf die nächste Sitzung, Montag, den 13. d. M., vertagt.

Zur Beglaubigung:

Schenck,	Hesse,	Lotheißen,	Prinz,
erster Präsident.	zweiter Präsident.	Sekretär.	Sekretär.

Hosted by Google

Hosted by Google

Separat-Protokoll,

über die, am Schlusse der dreiundsechszigsten öffentlichen Sitzung,

gehaltene

geheime Sitzung,

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 13. Juni 1842.

Unter Vorsitz des Präsidenten Schenck.

Gegenwärtig: der Herr Geheimerath Eckhardt, und 44 Mitglieder der Kammer.

I. Das Separatprotokoll über die am 9. dieses Monats abgehaltene geheime Sitzung wird vorgelesen und genehmigt:

II. Der Tagesordnung gemäß schreitet die Kammer zur Fortsetzung der Berathung:

über die Proposition der Staatsregierung, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum betreffend.

Nach eröffneter Berathung bemerkt:

Zu Artikel 2.

(und zwar zunächst bezüglich der Emission von Papiergeld.)

Hosted by Google

Der Präsident: Auf dem Landtage von 1835 — 1836 trug der erste Ausschuß der ersten Kammer darauf an, daß die Kosten, welche durch die Erbauung der vereinbarten Kunststraßen entstehen würden, vor der Hand größtentheils durch Emission von Kassenscheinen (Papiergeld) gedeckt werden möchten. Die erste Kammer nahm diesen Vorschlag an und auch die zweite Kammer trat ihm bei, obgleich sich bei der Berathung gewichtige Stimmen dagegen erhoben hatten. Seine Königliche Hoheit der Großherzog hat indessen dem desfallsigen Ansinnen der beiden Kammern der Stände nicht willfahrt, vielmehr es im Landtagsabschied abgelehnt. Ich gehörte damals zu der Minorität, weil ich fürchtete, daß die Emission von Papiergeld den Staatscredit schwächen und das baare Geld aus dem Lande bringen werde, Beides zum großen Nachtheil des Staats und der Staatsangehörigen, besonders in Zeiten der Noth, bei einem etwaigen Krieg; weil ich fürchtete, daß Papiergeld die Veranlassung sein würde zu häufigen Fälschungen und durch dieselben zu bedeutenden Verlusten des Staats und der Privaten; weil ich das Unglück vor Augen hatte, was das Papiergeld über fremde Staaten z. B. über Frankreich gebracht hat, und aus andern Gründen mehr. Noch jetzt habe ich diese Ansicht und ich halte es, wie damals, für eine Calamität unseres Landes, wenn man sich zur Emission von Papiergeld entschließt.

Sollte dennoch eine solche beliebt werden, so muß vor der Entscheidung der Frage, welche Summe man in Umlauf setzen will, alles genau geprüft, insbesondere untersucht werden, wie viel baares Geld im Lande circulirt. Ich bin hierin vollkommen mit demjenigen einverstanden, was unser verehrter Herr Regierungscommissär damals in der ersten Kammer bemerkt hat, ich werde mir erlauben, dasselbe zu verlesen.

(Der Präsident verliest die betreffenden Stellen aus den Verhandlungen erster Kammer von 1835 — 1836, Protokoll Bd. I. S. 513 und S. 518 und fährt sodann fort:)

Die angedeutete Untersuchung hat, wie ich weiß, nicht stattgefunden; die Unsicherheit, welche damals obwaltete, waltet noch ob; Grund genug für die Kammer, den Antrag der Staatsregierung, sie zu ermächtigen, Kassenscheine bis zum Betrag von einer Million auszugeben, abzulehnen. Wenn aber auch dies nicht geschieht, dann ist wenigstens dasjenige nothwendig, was der Ausschuß beantragt, und zwar mit Einhelligkeit, nämlich daß man das Nähere gesetzlich bestimmen müsse, namentlich ob das Papiergeld einen gezwungenen Cours haben soll, ob die Staatskasse verpflichtet sein soll, Jedem, der

Hosted by Google

ihr Papiergeld präsentirt, baares Geld dafür zu geben u. s. w. Wird gesetzlich ausgesprochen, daß die Staatskasse Jedem, der ihr Papiergeld präsentirt, das baare Geld dafür geben soll, so ist der Nachtheil für die Privaten weniger groß, sie können sich für erhaltenes Papiergeld baares Geld verschaffen, wenn sie dies brauchen; aber für die Staatskasse ist dies sehr gefährlich, besonders in dem Augenblicke, wo ein Krieg bevorsteht, wo sie alles Papiergeld zurück erhalten wird, während ihr baares Geld wesentlich nöthig ist. Denn mit Papiergeld läßt sich kein Krieg führen.

Ich werde gegen die Proposition stimmen.

Der zweite Präsident Hesse: Ich erkläre mich mit Allem, was der Herr Präsident über die Emission von Papiergeld gesagt hat, einverstanden und will nur noch Folgendes beifügen:

Das Papiergeld des Großherzogthums wird, da sein Quantum und der Staat, von dem es ausgeht, klein ist, niemals auf dem Geldmarkte, namentlich auf dem Geldmarkte der uns so nahe gelegenen freien Stadt Frankfurt im vollen Betrag angenommen werden, oder es wird, wenn es angenommen werden sollte, alsbald nach unserer Hauptstaatskasse zurückfließen; es muß also fortwährend die entsprechende Summe in der Hauptstaatskasse baar bereitliegen, und der Zinsengewinn, den man durch die Emission des Papiergeldes zu erzielen gedenkt, ist daher wenigstens meiner Ansicht nach rein illusorisch, oder so unbedeutend, daß er mit den sonstigen Nachtheilen, mit den Kosten der Fabrikation, mit der Hemmung im Verkehr, mit der Gefahr der Fälschung in keinem richtigen Verhältniß stehen wird. Ich erinnere an die Nachtheile, welche die Emission des Papiergeldes im Jahr 1806 bei ausgebrochenem Krieg, und im Jahr 1830 bei einem imminirenden Kriege in Preußen, also in einem großen Staate, der wohl eher im Stande war, den Cours seines Papiergeldes zu erhalten, veranlaßt hat.

Der Abg. Schmitthenner: Ich erkenne im Allgemeinen die Bedenklichkeiten, welche unsere beiden Präsidenten gegen die Emission von Kassenanweisungen vorgetragen haben, für gegründet an, aber ich glaube, daß, wenn blos etwa 600,000 fl. vorerst emittirt würden, große Nachtheile in der That nicht entstehen können. Dafür spricht das Beispiel und der Vortheil anderer Staaten. Selbst das Herzogthum Nassau, welches bedeutend kleiner ist, als das Großherzogthum Hessen, hat ein Papiergeld dieser Art creirt, welches selbst in der freien Stadt Frankfurt Cours hat, wobei ich freilich

Hosted by Google

nicht bezweifele, daß die dortigen Banquiers, sobald größere Massen solchen Papiergeldes verhanden sind, sie wieder an die nassauischen Kassen zurückschicken.

Ich gestehe, wie ich auch im Bericht bereits gesagt habe, daß ich keine große Erleichterung der Staatskasse von der Emission vom Papiergeld erwarte, aber ich glaube auch nicht, daß, wenn die emittirte Summe nicht zu bedeutend ist, die Gefahr sehr groß sein dürfte, indem nöthigenfalls dieselbe leicht wieder eingezogen zu werden vermögte. Dann mache ich darauf aufmerksam, daß das Papiergeld außer dem, daß es zur Ersparung von Zinsen dienen kann, auch einen Vortheil darin bietet, daß es den Verkehr erleichtert.

Ein Circulationsmittel dieser Art, welches leicht transportabel und verschickbar ist, läßt sich also aus staatswirthschaftlichen Rücksichten empfehlen, wobei es sich von selbst versteht, daß es nicht in zu großer Masse und in einer, den Credit gefährdenden Weise, emittirt werden darf.

Darum werde ich recht gerne für die Emission einer bestimmten Summe in Kassenscheinen stimmen.

Was darüber gesagt worden ist, daß noch eine weitere gesetzliche Bestimmung nothwendig sei, so bin ich allerdings ebenfalls der Ansicht, daß eine solche besondere Bestimmung nothwendig oder wenigstens räthlich ist, entweder in einem besonderen Gesetz, oder bei dem betreffenden Artikel des vorliegenden Entwurfes. Der Ausdruck: „welche als baares Geld circuliren" scheint mir nämlich zu wenig zu enthalten. Jedenfalls müßte bestimmt werden, daß bei dem von mir vorausgesetzten freien Umlauf die Großherzoglichen Kassen gehalten sind, die Kassenanweisungen, wie dies schon ihr Name sagt, jederzeit bei der Vorzeigung zu honoriren.

Der Abg. Otto: Ich kann den Vortheil, welchen man sich von der Emission von Kassenscheinen verspricht, nicht hoch anschlagen. Dieser Vortheil, der zum Theil in Ersparniß der Anschaffungsprovision bei einem Anlehen, theils in Ersparniß der Zinsen besteht, wird in vielen Fällen wieder aufgehoben durch die Verluste, welche die Schwankungen des Papiergeldes in ihrem Gefolge haben. In einem größeren Lande, welches eine ausgebildete Fabrikindustrie hat, die nicht nur den eigenen Bedarf an Fabrikaten befriedigt, sondern auch noch auswärtige Märkte mit ihren Fabrikaten versieht, kann ein Papiergeld allerdings einen großen Vortheil gewähren. Einem solchen Staate ist es sogar möglich, selbst auf jenen ausländischen Märkten seinem Papiergelde Geltung fast im Nominalwerthe zu verschaffen, weil es dort als ein be-

Hosted by Google

quemes Zahlungsmittel zu Rimessen an jenen Staat benutzt werden kann. Anders möchte sich aber die Sache in einem kleinen, wenig arrondirten Lande verhalten, und namentlich in dem Großherzogthum Hessen, welches einen ausländischen, sehr bedeutenden Waaren- und Geldmarkt umschließt, von welchem es den größten Theil seiner Bedürfnißgegenstände bezieht, an den es sehr bedeutende Zahlungen zu machen hat. Es wird ihm niemals gelingen, dort seinem Papiergelde den Cours al pari zu sichern, weil die Rimessen von uns nach Frankfurt diejenigen von Frankfurt an uns bei weitem übersteigen. Wer dorthin Zahlungen zu leisten hat, würde, wenn sie in Papiergeld erfolgen, immer Verluste zu erleiden haben. Diese Verluste können so groß sein und so oft vorkommen, daß sie die Ersparnisse an Zinsen nicht nur ganz absorbiren, sondern unter Umständen noch weit übersteigen. Aber es sind nicht allein die Nachtheile, welche den Verkehr der Privaten treffen, in Betracht zu ziehen, ich kann selbst die Vortheile für unseren Staat nicht sehr hoch in Anschlag bringen. Denn gerade bei der eigenthümlichen Lage unseres Landes wird die Staatsregierung genöthigt sein, immer große Baarschaften in der Staatskasse parat zu halten, um die von Frankfurt und andern Orten zurückkehrenden Kassenscheine auf Verlangen augenblicklich auszuwechseln; sie muß also große Summen bereit halten, an denen auf jeden Fall die Zinsen verloren werden. Ich sehe daher in dieser Maaßregel keine Vortheile für die Staatsangehörigen, ich sehe nur Verluste für dieselben, und auch keine großen Vortheile für den Staat selbst; ich werde mich daher gegen die vorgeschlagene Maaßregel erklären.

Der Abg. Lerch: Ich gebe zu, daß auf der einen Seite durch Emission von Kassenscheinen dem Staate eine bedeutende Summe an Zinsen gewonnen wird, aber auf der andern Seite muß doch auch angenommen werden, daß durch falsche Kassenscheine für den Staat ein bedeutender Verlust herbeigeführt werden kann, welcher Verlust nicht gedeckt werden könnte durch verloren oder zu Grunde gegangene Kassenscheine. Die Gefahr und der Verlust durch Emission von Kassenscheinen werden aber desto größer, je weniger Papiergeld in einem Staate nach Verhältniß des circulirenden baaren Geldes ausgegeben werden sollte. Sowie ich daher der Ansicht bin, daß man Papiergeld, was zu Kriegszeiten in seinem Werthe außerordentlich verliert, nur im äußersten Nothfalle bei dem Bau von Eisenbahnen ausgeben soll, so bin ich auch des weiteren Dafürhaltens, daß Anleihen viel leichter aus-

Hosted by Google

führbar sein werden, wenn man die Obligationen zu etwa 4 pCt. Zinsen in kleineren Summen ausstellt.

Ich stelle daher den Antrag:

nach den Worten: „auf dem Wege der öffentlichen Anleihe aufgebracht" folgenden Zusatz zu machen: „und zu dem Ende zu 4 pCt. verzinsliche Obligationen von 100, 200, 250, 500 und 1000 fl. ausgefertigt."

Inzwischen aber sehe ich mich noch zu dem weiteren Antrag veranlaßt:

daß im Artikel 2, im zweiten Satze, nach den Worten: „außerdem ist die Staatsregierung ermächtigt" folgender Zusatz gemacht werde: „sobald es derselben zur Förderung des Zweckes nothwendig erscheint."

Ich beabsichtige hierdurch, daß Kassenanweisungen erst im äußersten Nothfalle ausgegeben werden sollen; ich glaube aber auch selbst, daß, wenn kleinere verzinsliche Papiere ausgefertigt werden, ein Ausweg in dieser Weise durch Kassenanweisungen gar nicht einmal nothwendig sein wird.

Endlich erlaube ich mir noch einen Punkt zu berühren, dessen Beurtheilung ich der verehrlichen Kammer überlasse. Wird die Bahn von Darmstadt nach Mainz, und, wie der Antrag geschehen ist, auch von hier über Offenbach nach Frankfurt gebaut, so wird der Kostenbetrag sich von 9½ Millionen ungefähr auf 11½ bis 12 Millionen stellen; aber selbst davon abgesehen, wird doch die Aufbringung eines Capitals schon von 9½ Millionen in einem so kurzen Zeitraum von 4 bis 5 Jahren mit außerordentlichen Schwierigkeiten verbunden sein, weil in der neueren Zeit nicht allein bedeutende Capitalien zu Unternehmungen ähnlicher Art verwendet worden sind, sondern auch in den kommenden Jahren noch verwendet werden sollen. — Täuschen wir uns nicht, meine Herren, über unsere Kräfte, überschreiten wir dieselben nicht, da unser Unternehmen auch von den Zeitverhältnissen und den Handelsconjuncturen abhängt; lassen Sie uns auf das Ende dieses Unternehmens sehen. Ich wenigstens muß bezweifeln, daß bei den vielfältigen Unternehmungen dieser Art die Summe von 10 oder 12 Millionen im In- und Auslande durch Unterzeichnungen, und wenn solche auch nur nach und nach erfolgen, in dem kurzen Zeitraume von 4 bis 6 Jahren aufgebracht werden kann, wenn nicht, bei den einmal bestehenden Verhältnissen des Geldhandels und der Geldaristocratie, der größte Theil dieser Summe durch ein solides Banquierhaus aufgebracht und dadurch das ganze Unternehmen im Voraus sicher gestellt werden wird. Ich spreche so et-

Hosted by Google

was aus eigener Erfahrung. Ich habe selbst zu der Gesellschaft dahier gehört, welche eine Eisenbahn durch die Provinz Starkenburg bauen wollte, und ich muß bekennen, einzig und allein ist das ganze Unternehmen wohl an der Aufbringung der erforderlichen Summe gescheitert, einzig und allein daran, daß man nicht ein Banquierhaus fand, welches sich vor das Risiko stellen wollte.

Der Präsident: Es ist nicht räthlich, den von dem Abgeordneten Lerch vorgeschlagenen Zusatz, daß die aufzunehmenden Capitalien mit 4 pCt. verzinset werden sollen, dem Gesetze einzuverleiben. Bleibt es Frieden, so können wir vielleicht das benöthigte Geld zu $3^1/_2$ pCt. erhalten, zumal vor nicht langer Zeit Preußen und Würtemberg erklärt haben, daß sie die Zinsen ihrer Staatsschuld von 4 auf $3^1/_2$ pCt. herabsetzen wollen. Der Staatsregierung muß es überlassen werden, unter möglichst guten Bedingungen die Anlehen zu machen.

Was die Größe der Summen betrifft, über welche die Obligationen auszustellen sein möchten, so ist in den Motiven nur von Obligationen von 250 fl., 500 fl. und 1000 fl. die Rede. Ich sehe aber nicht ein, warum nicht auch Obligationen von 100 fl. ausgegeben werden sollen, versteht sich in verhältnißmäßiger Anzahl, wie bei anderen Staatsanlehen. Es ist jedoch auch hier nicht nöthig, etwas darüber ins Gesetz aufzunehmen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich bin mit dem Herrn Präsidenten vollkommen einverstanden und bin überzeugt, daß die Staatsregierung niemals darauf eingehen wird, eine solche Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen, und zwar ganz aus den Gründen, welche der Herr Präsident so eben angeführt hat. Es wird übrigens keinen Anstand haben, obgleich in meinem Vortrage nur Obligationen von 250 fl. als die geringsten angeführt sind, auch Obligationen über 100 fl. anzufertigen, nur haben allzukleine Obligationen manche Unbequemlichkeiten bei der Zinsenabtragung in ihrem Gefolge; dieß ist auch der Grund, weßhalb blos Obligationen von wenigstens 250 fl. in Vorschlag gekommen sind.

Der Abg. Kahlert: Ich kann mich ebenfalls mit der Proposition der Staatsregierung und mit dem Antrage der Majorität des Ausschusses auf Schaffung eines Papiergeldes nicht befreunden. Dieses Papiergeld wird, wie bereits erwähnt worden ist, unausbleiblich das baare Geld aus dem Lande treiben und nur dann, namentlich in einer politisch trüben Zeit, seinen Werth behalten, wenn die Staatskasse al-

Hosted by Google

les baar einlößt, was ihr an Papiergeld präsentirt wird. Natürlich fiele aber alsdann jeder Vortheil, welchen es gewähren soll, weg. Ich erinnere nur an den Fall eines Kriegs; wie bedeutend fielen während desselben die preußischen Tresorscheine, und Preußen hatte deren zu jener Zeit doch nur für wenige, etwa 4 Millionen Thaler. Unsere Million Papiergeld würde bei einem Krieg unfehlbar ihren Werth verlieren.

Ich werde daher unter keinen Umständen und in keiner Summe für diese Proposition stimmen.

Der Abg. Kilian: Ich muß mich ebenfalls gegen die Emittirung von Papiergeld aussprechen.

Das ganze Project beruht auf der Voraussetzung eines ununterbrochenen Friedens von etlichen und 50 Jahren, nach deren Ablauf wir hinsichtlich der zu contrahirenden Schulden erst wieder auf dem Punkte sein werden, wo wir derma. len stehen.

Ein Philosoph des vorigen Jahrhunders hat über den ewigen Frieden ein Werk geschrieben, welches aber durch die nachmaligen Kriegsereignisse eine traurige Widerlegung erhalten hat. Man hätte als Antithese ein Werk über den ewigen Krieg schreiben können.

Wird sich in dem nächsten Jahrzehend die schöne Idee jenes Gelehrten verwirklichen? Ich wünsche es von Herzen, — aber wer möchte, wer könnte dies versichern? Wir wissen ja, wodurch uns seither der Frieden erhalten wurde. Lassen Sie zwei Augen in Europa zugehen und der Frieden kann wieder problematisch werden War dies nicht schon seit dem letzten Kriege gegen Frankreich zweimal der Fall? Das erstemal nach der Julirevolution; damals fielen die preußischen Kassenanweisungen sogleich bedeutend, sie wurden in großer Anzahl nach Preußen zurückgeschickt, und es bedurfte großer Geldsendungen von daher, um ihren Cours wieder zu heben. Noch vor nicht gar langer Zeit war die Fortdauer des Friedens ebenfalls wieder in Frage gestellt.

Aber mehr noch, als der Bau der Eisenbahnen selbst, ist die Emittirung von Papiergeld auf einen langen vieljährigen Frieden gegründet Gibt es Krieg, so brauchen wir, wie Montecuculi sagte, dreierlei, nämlich Geld, Geld und Geld. In welcher Lage würden wir uns aber befinden, wenn wir dann neue Anleihen contrahiren müßten, und gleichzeitig die jetzt zu creirenden Anweisungen auf die öffentlichen Kassen zurückkämen!

Hosted by Google

Es bedarf wohl keiner näheren Schilderungen der Verlegenheiten, welche hierdurch dem Staate bereitet werden könnten, ganz abgesehen von den übrigen Gründen, die gegen Papiergeld überhaupt sprechen und welche bereits vorgetragen worden sind.

Der Abg. Valckenberg: Ich war nur für die Creirung einer halben Million Papiergeld, und zwar nur in der Art, daß während des Baues der Bahn durch eine momentane Emission die erforderlichen Mittel einstweilen aufgebracht, sodann aber durch Hinausgabe von Obligationen die ausgegebene Kassenanweisungen sogleich wieder eingezogen werden sollten. Denn im Allgemeinen bin ich gar nicht für Papiergeld und möchte es also gar nicht haben, ich sehe nicht den entferntesten Vortheil hiervon ein. Dagegen scheint mir der besondere Nachtheil daraus hervorzugehen, daß, wenn neben dem Ausgeben von Obligationen auch zu gleicher Zeit Papiergeld erscheint, nothwendig unser Credit, folglich der augenblickliche Cours unserer Obligationen gedrückt werden und verlieren wird, und nun die Obligationen nicht zu dem Cours angenommen werden, als wie sie sonst angenommen werden würden, wenn das Papiergeld nicht in das Leben tritt. Die unangenehmen Eindrücke, die gewiß die Emission von Papiergeld machen wird, werden nicht zu vermeiden sein, und es werden dadurch schon sehr bedeutende, ja unabsehbare Hindernisse für das Verwerthen unserer Obligationen eintreten. — Es ist sehr einladend, eine Million in Kassenanweisungen aufzunehmen und dadurch 40,000 fl. jährliche Zinsen zu ersparen, aber auf der andern Seite wird diese Ersparniß durch die nicht ausbleibenden Fälschungen jenes Papiergeldes wieder verloren gehen. Man würde ferner bei unseren Kassen immer einen entsprechenden Vorrath an baarem Geld halten müssen, um das Papiergeld, wenn es präsentirt wird, einzulösen; dadurch vermindert sich der eingebildete Gewinn an Zinsen außerordentlich. — Es bleibt also am räthlichsten, wenn es nur immer möglich ist, von diesem Papiergeld zu abstrahiren und sich nicht darauf einzulassen.

Es giebt noch einen Grund, der scheinbar für das Papiergeld spricht, das ist der, daß davon viel im Gebrauch verloren geht, dessen Betrag die Regierung, die solches ausgiebt, gewinnt. Dies ist anwendbar in einem Staat wie Preußen, wo man zwischen Aachen und Posen, zwischen Königsberg und Breslau stets in Geschäftsverbindung ist; in einem Staate, der von bedeutendem Umfange ist und in bedeutenden Verkehrs- und Handelsverbindungen steht, wo-

Hosted by Google

darum durch den Umschlag manches von dem Papier in Verlust geräth, wovon der betreffende Staat den Gewinn hat. Ein anderes ist es bei uns. Es fragt sich überhaupt, ob es in Frankfurt genommen wird für Wechselzahlung, wo man unsere 10 Guldenstücke noch nicht einmal ohne Verlust nimmt. Unser Papiergeld wird dann nach Frankfurt gehen und von dort wieder hier zur Einlösung präsentirt werden; auf dieser kleinen Reise wird keines verloren gehen, und also auch auf diesem Weg kein Gewinn zu erwarten stehen.

Aus diesen Gründen erkläre ich mich gegen das Papiergeld, wenigstens gegen dessen Emission gleich von Anfang an; wenn es nachher die Noth erfordert, hat man wohl noch Zeit, sich darauf einzulassen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Sie haben, meine Herren, aus demjenigen, was der Hr. Präsident vorzulesen die Güte gehabt hat, ersehen, daß ich in dieser Angelegenheit nicht befangen bin, und ich habe auch jetzt noch die damals ausgesprochene Ansicht. Aber zu gleicher Zeit werden Sie auch aus meinen Bemerkungen entnommen haben, daß ich die Emission des Papiergeldes an gewisse Bedingungen knüpfe und so in Aussicht gestellt habe, daß Umstände eintreten können, unter denen es nicht so nachtheilig sein würde, eine gewisse Quantität Papiergeld von Seiten des Staats auszugeben.

Man bedenke nun erstlich, daß, wenn wir unser Staatsbudget als Anhaltspunkt annehmen, diese eine Million Papiergeld ungefähr 1/7 unseres Staatsbudgets ist, und daher diese Summe sehr klein gegen diejenige erscheint, welche in anderen, sowohl kleineren als größeren Staaten, ohne Nachtheil circuliren. Man bedenke ferner, daß bei der Hauptstaatskasse ohngefähr zwei Millionen Gulden unmittelbar eingenommen und ausgegeben werden; wenn man daher eine Million Staatspapiere in Kassenanweisungen ausgiebt, so würden dieselben nicht blos in die Hauptstaatskasse zurückkehren, sondern im ganzen Lande verhältnißmäßig vertheilt bleiben, so daß die Hauptstaatskasse an und für sich nicht sehr dadurch belästigt werden kann. Wird endlich die Ausgabe desselben Anfangs nur im Kleinen versucht und dann allmählich mit größerer Summe fortgefahren, so wird man sehr bald sehen, ob sich dies Papiergeld auf dem auswärtigen Geldmarkt ebenfalls Geltung verschafft oder nicht. Wenn es nun wirklich auf der Stelle in die Staatskasse zurückkehren sollte, sowie es ausgegeben wird, oder wenn es schon nach kurzen Terminen in Masse dahin zurückkehrt, so wäre dies

Hosted by Google

allerdings ein Zeichen, daß dies Papiergeld nicht angenehm sei; allein demohngeachtet wären wir nach diesem Versuch nicht schlimmer daran, als vorher; wir müßten nun an die Stelle der zurückgewiesenen Kassenscheine, Obligationen setzen und ausgeben, und hätten doch in der Zwischenzeit die Zinsen gespart. Die Gefahr der Ausgabe von Papiergeld in so geringer Masse ist daher nur scheinbar. Was ist übrigens Papiergeld, und wodurch unterscheidet es sich von andern Staatsschuldscheinen, als dadurch, daß es auf sehr kleine Summen lautet und keine Zinsen trägt?!

Man hat überdies in neuerer Zeit, namentlich in Oestreich, eine Erfindung gemacht, wonach man auch mit diesem Gelde eine Verzinsung verbindet, jedoch in einer Form, welche die Staatskasse nicht sehr belästigt. Ich glaube daher, daß Papiergeld und andere Staatsobligationen ihrer Natur nach als ziemlich gleich zu betrachten sind, und daß das Papiergeld noch Vorzüge besitzt, wenn man bestimmt, daß es die Staatskasse jederzeit ganz gleich wie baares Geld annehmen müsse. Wir haben einen ähnlichen Versuch mit der Scheidemünze gemacht. Es ist bekannt, daß man vor einigen Jahren außerordentlich über die Menge der Scheidemünze, namentlich im südlichen Deutschland, geklagt hat. Es wurde daher von unserer Seite bei den Unterhandlungen wegen der Münzconvention in München der Vorschlag gemacht, man möge sich nur verbindlich machen, daß jeder Staat die Scheidemünze in jedem Augenblick und in jeder Quantität wieder annehmen müsse, die aus seinen Münzstätten hervorgegangen sei. Dieser Vorschlag wurde vielfach beanstandet, weil man fürchtete, daß dann die Staatskassen mit Scheidemünze überschwemmt werden würden; allein die Erfahrung hat das Gegentheil bewiesen. Es sind vielmehr jetzt, namentlich in unseren Staatskassen, hierdurch die Scheidemünzen so selten geworden, daß wir häufig auf Ansuchen der Hauptstaatskasse neue Scheidemünze schlagen lassen müssen, um dem Bedürfniß abzuhelfen. Es beruht ihre Geltung also lediglich auf der Gewißheit, die ich habe, daß bei der Staatskasse jederzeit dieses Circulationsmittel in seinem wahren Nennwerthe angenommen wird. Wenn man nun ausspricht, daß das zu emittirende Papiergeld ebenfalls jeden Augenblick als Zahlungsmittel von allen Staatskassen angenommen werden solle, so glaube ich nicht, daß die Ausführung dieser Maßregel von Nachtheil sein kann.

Hosted by Google

Der Präsident: Es scheint, als solle das Papiergeld, welches man einzuführen gedenkt, einen gezwungenen Cours haben, d. h. Jeder verbunden sein, dasselbe bei Zahlungen für voll anzunehmen, so daß also ein Kapitalist, der ein Kapital abgetragen erhält, den ganzen Betrag in Papiergeld anzunehmen genöthigt wäre. Nicht minder scheint beabsichtigt zu werden, daß die Staatskasse diese Papiere nur dann annehmen soll, wenn Jemand an sie Zahlung zu machen hat, nicht aber, daß die Staatskasse diese Kassenanweisungen Jederzeit einwechseln soll, wenn sie ihr präsentirt werden. — Meine Herren, ich hoffe nicht, daß wir das Eine und Andere gut heißen werden.

Der Abg. Städel: Ich habe bereits sogleich bei Eröffnung der Discussion über den vorliegenden Gegenstand mich im Allgemeinen gegen die Ausgabe von Papiergeld oder Kassenscheinen ausgesprochen.

Meine fünfzigjährige commerzielle Erfahrung läßt mir ein solches Experiment als durchaus unräthlich und erfolglos erscheinen. Im Auslande würden diese Scheine keine Geltung haben, im Inlande würden sie auch nur eine sehr beschränkte Anwendung finden, wenn man ihnen nicht etwa gar einen gezwungenen Cours geben und dieselben blos bei Einzahlungen an die öffentlichen Kassen, oder bei Entrichtung der Steuern annehmen wollte, was ich jedoch durchaus nicht billigen kann. Weniger nachtheilig möchte es sein, wenn man bestimmte, daß sie bei allen Staatskassen jeden Augenblick gegen Silber umgesetzt werden könnten, was allein die Operation ausführbar machen würde. Aber auch der Vortheil durch Ersparung der Zinsen auf den Betrag der ausgegebenen Summe würde dadurch sehr geschmälert werden, wie ich dann die gehoffte Zinsenersparniß immer nur für unbedeutend angenommen habe, in der Voraussetzung, daß man eine Auswechselung der Scheine gegen baares Geld in den Staatskassen eintreten lassen und hierzu die nöthigen Gelder bereit halten müßte. Nur durch das Vertrauen, welches als eine natürliche Folge der jeden Augenblick angebotenen Umwechselung hervorgerufen werden könnte, würde es möglich sein, einen etwas namhaften Betrag solcher Kassenscheine auszugeben und theilweise im Umlauf zu erhalten.

Ich füge noch eine weitere Betrachtung bei, die ebenfalls Erwägung fordert.

Durch die größere Lebhaftigkeit in der Cirkulation des Geldes als Tauschmittels durch die anzuleihenden Millionen, die sogleich in Cirkulation treten und die sogar zum Theil

Hosted by Google

aus dem Auslande einfließen, wird die Masse des Cirkulationsmediums im Lande ohnehin bedeutend vermehrt, und es muß eine weitere Vermehrung mittelst Ausgabe von Papiergeld als unnöthig, unräthlich, ja selbst nachtheilig erscheinen, besonders auch weil dadurch der Arbeitslohn noch weiter gesteigert würde.

Aus allen diesen Gründen werde ich gegen diese Proposition stimmen.

Der Abg. Aull: Meine Herren, ich habe bis jetzt theoretische Betrachtungen gehört, die gewiß sehr verdienstlich sind; aber ich meine, ein solcher Gegenstand muß hauptsächlich von der practischen Seite beleuchtet werden, weil sich von diesem Standpunkte aus das Ergebniß der proponirten Maßregel am besten beurtheilen läßt.

Nun lassen sich nach dem Gange der bisher gepflogenen Verhandlungen zwei Fälle denken; nämlich, entweder bauen wir die ganze, im Gesetzesvorschlag in Aussicht gestellte Bahn von der hessischen bis zur badischen Grenze und mit der Zugabe der Bahn von Darmstadt nach der Mainzspitze, oder wir bauen nur die Bahn von Marburg bis Frankfurt. In der zweiten Unterstellung, mit andern Worten, wenn wir nur die oberhessische Bahn bis Frankfurt bauen, kann man den ganzen Kostenaufwand zu 5 — 6 Millionen Gulden anschlagen. Die Kosten der Vorarbeiten würden dann viel geringer und so gering sein, daß sie recht gut aus dem Betriebscapital bestritten werden könnten. Wir brauchten dann im ersten Jahre noch nicht zu Anleihen zu schreiten, und so würde die Emission von Papiergeld von geringerem Belang sein und vielleicht umgangen werden können.

In der ersten Unterstellung würde sich die Totalausgabe für den Bau der Bahn auf 9, und wie der Abgeordnete Herr Lerch meint, vielleicht auf 12 Millionen belaufen; die Kosten der Vorarbeiten würden sehr beträchtlich sein und vielleicht im ersten Jahre schon eine Million Gulden absorbiren.

In dieser Unterstellung würde uns die Emission von einer Million Kassenscheine der Nothwendigkeit überheben, sogleich im ersten Jahre verzinsliche Obligationen auszustellen.

So würden wir sogleich im ersten Jahre 40,000 Gulden Zinsen sparen, eine Ersparniß, die, weil sie, was diese Million betrifft, bis zur völligen Wiedereinlösung dieser Kassescheinen fortdauerte, sich bis zu einer sehr notabeln Summe steigern würde.

Hosted by Google

Man sagt nun, dieses Papiergeld würde kein Vertrauen genießen und, nachdem es kaum ausgegeben, würden die Inhaber zu den Großherzoglichen Kassen strömen, um es wieder gegen Geld zu vertauschen; so würden die Staatskassen stets die ganze Million baar in ihren Kassen haben müssen, wodurch der beabsichtigte Interessengewinn illusorisch werden würde. Um diese Behauptung zu rechtfertigen, weißt man auf die französischen Assignaten hin, man redet sogar von den preußischen Tresorscheinen.

Unsere Lage ist Gottlob eine von jener, worin sich Frankreich zur Zeit der Assignaten befand, ganz verschiedene, und ein Vergleich jener Assignaten mit den projectirten Kassenscheinen ganz und gar unpassend. Uebrigens standen Anfangs diese Assignaten pari, nachdem aber die königliche Regierung vernichtet worden war und man in Erfahrung brachte, daß die an ihre Stelle getretene factische Regierung die Assignaten maßlos und bis zu der enormen Summe von 40 Milliarden vermehrte, um den Bedürfnissen von 12 Armeen, die damals Frankreich aufgestellt hatte, einigermaßen zu steuern, so verschwand alles Vertrauen, und es ist notorisch richtig, daß man ein Huhn mit 3000 Franken Assignaten, und eine Elle Tuch mit 4—6000 Franken, bezahlen mußte. Der terreur, wenig verlegen um die Auswahl seiner Mittel, erstand nun das sogenannte Maximum, mit andern Worten, einen Tarif für alle Lebensbedürfnisse, und verfügte, daß die Inhaber dieser Lebensbedürfnisse sie bei Todesstrafe um den festgesetzten Preis gegen Assignaten abgeben müßten. Die Folge hiervon war, daß die Waaren sich verbargen und aller Verkehr aufhörte. Dieses kümmerte eine Regierung nicht, die hauptsächlich zerstören und terre rase machen wollte, um auf diesen Trümmern ein Gebäude aufzuführen, dessen Plan ihr selbst nicht klar geworden war.

Was die preußischen Tresorscheine betrifft, so erinnere ich mich, daß es im Jahr 1830 ängstliche Leute gab, welche sie mit Verlust verkauften. Aber ich weiß auch recht gut, daß neben diesen ängstlichen Leuten sich eine Menge Kaufleute fanden, die gegen einen Nachlaß von 2 pCt. alle preußischen Tresorscheine kauften, die man ihnen anbot. Was ein ängstlicher Mensch vielleicht träumt, was er für Besorgnisse hegt, kann den Vernünftigen nur wenig kümmern. Uebrigens hatten diese Besorgnisse nicht sowohl in dem drohenden Kriege ihren Grund, denn die preußische Militärverfassung flößt das größte Vertrauen ein, man fürchtete nur im Falle eines Krieges eine ungemessene Vermehrung dieses Papiergeldes, dessen

Hosted by Google

numerischer Bestand ohnehin nicht genau bekannt ist und durch die Behauptung, daß sich doppelte Nummern von derselben Serie vorgefunden hätten, nur noch zweifelhafter wurde. Solche Befürchtungen sind in einer constitutionellen Monarchie nicht denkbar, bei uns können und werden niemals mehr Kassenscheine emittirt werden, als mit den Ständen vereinbart sind. Bei allem Vertrauen, welches wir in die Regierung setzen, bringen es unsere Institutionen schon mit sich, daß die Emission einer strengen Controle unterliegt und es ist wahrscheinlich, daß die beiden ständischen Delegirten bei der Staatsschuldentilgungskasse gleich dem Finanzminister und andern Behörden diese Kassenscheine mit unterzeichnen werden. Ich zweifle daher ganz und gar nicht, daß ein solches Papiergeld im Lande das vollste Vertrauen genießen und gleich dem baaren Gelde kursiren wird. Es ist dazu nicht einmal nothwendig, daß man die Inhaber berechtigt, sie jeden Augenblick an den öffentlichen Kassen gegen klingende Münze zu verwechseln. Es genügt, wenn alle Zahlungen an die Staatskassen in diesen Scheinen gemacht werden können; eine Befugniß, die bei einem jährlichen Budget von 8 Millionen in dem Kassewesen gar keine Störung veranlassen oder sonstige Schwierigkeiten im öffentlichen Dienste erzeigen kann.

Aus dem, was ich über die Circulation der Kassenscheine gesagt habe, ist es klar, daß ich nicht die französischen **bons du trésor** von 500 bis 1000 Franken, vielmehr solche Scheine, wie die preußischen sind, im Auge habe, die eben darum, weil sie in kleineren Summen ausgeprägt und sehr leicht transportabel sind, eine große Annehmlichkeit im Verkehr darbieten.

Aus den oben entwickelten Gründen halte ich die Creirung von Kassenscheinen bis zum Belauf einer Million, im Falle wir die ganze Bahn bauen, für eine vortheilhafte Maßregel und werde dafür stimmen.

(Auf die Frage des Präsidenten, was dem Abgeordneten Aull über die nassauischen Kassenanweisungen bekannt sei, bemerkt derselbe weiter:)

Was die nassauischen Kassenanweisungen betrifft, so kann ich bestätigen, daß ich aus der Generalkasse von Nassau aus Auftrag eines pariser Freundes 12000 fl. zu empfangen hatte. Diese ganze Summe wurde in nassauischen Kassenanweisungen bezahlt; da ich sie nun nicht nach Paris schicken konnte, so gab ich sie in Mainz an Herrn Kertell ab, der mir für diese 12000 fl. ohne allen Abzug pariser Papiergeld gab. Dies ist die volle Wahrheit und wenn Sie wollen, so können

Hosted by Google

Sie sich noch heute in den Kertellschen Büchern davon überzeugen. Es war dies in einer Zeit geschehen, wo der Herzog von Nassau noch eine besondere Kasse in Frankfurt hatte, auf welche die Anweisungen gestellt waren. Ich weiß nicht, ob diese Kasse noch besteht.

Der Präsident: Der Abgeordnete Aull empfing also von der nassauischen Kasse kein Papiergeld, sondern Anweisungen an ein frankfurter Haus.

Der Abg. Valckenberg: Die nassauische Regierung hat von jeher eine Kasse bei dem Hause von Rothschild in Frankfurt und es werden von dort aus alle Zahlungen gemacht, wie man auch alle Zahlungen für Rechnung der nassauischen Regierung an das Haus Rothschild machen kann. — Bei allen Weinversteigerungen, die die nassauische Domainenverwaltung macht, heißt es in den Zahlungsbedingungen, man könne an Rothschild zahlen. Darum ist es ein Unterschied, wenn ich von der nassauischen Regierung einen Cassa-bon auf das Haus Rothschild bekomme, und man verwechsele diese Bons nicht mit Kassenanweisungen.

Bei Weinversteigerungen von Privaten im Rheingau heißt es stets bei den Zahlungsbedingungen: „kein Papier — kein Gold; Silbergeld." Das beweist abermals, daß man nirgendwo gezwungen wird, unfreiwillig Papier zu nehmen.

Der Abg. Fritz: Indem ich mich demjenigen anschließe, was der Herr Präsident in Beziehung auf die Kassenanweisungen bemerkt hat, spreche ich mich auf das Bestimmteste gegen Fertigung von Papiergeld aus. Ich bin überzeugt, daß es zu mehr Nachtheilen als Vortheilen gereichen wird. — Im kleinen Handel werden diese Scheine fast in allen Fällen angenommen werden müssen; die Kaufleute können aber damit ihre Einkäufe nicht bezahlen, da diese meistens im Ausland kaufen; wenigstens würden sie Verlust dabei leiden. Sie werden daher entweder mit den Waaren so viel hinauf gehen, oder, wenn sie dies nicht können, ihren Absatz verlieren und somit Schaden leiden. Denn im Auslande nimmt man ihnen die Papiere nicht anders, als um einen herabgesetzten Preis an, dies bringt Nachtheile für die Handelsleute und für den ganzen Staat; denn wir bekommen das Papiergeld zu seinem vollen Nennwerthe zurück und unser baares Geld wird auf diese Weise sich bei uns vermindern.

Ich werde aus diesen Gründen gegen die Creirung von Papiergeld stimmen.

Hosted by Google

Der Abg. v. Grolman: Solches Papiergeld, von welchem jetzt die Rede ist, und das ich Anweisungen auf die Staatskasse nenne, halte ich, wenn es nicht im Uebermaß emittirt wird, dem Interesse des Staats und dem Interesse des Publikums nicht für nachtheilig; ich setze aber hierbei voraus, daß das Vertrauen auf diese Papiere dadurch hervorgerufen wird, daß sie solidirt sind, daß nämlich der Staat mit seinem Credit eintritt, und er die Summe, welche die Papiere enthalten, gewährt, das heißt, daß er auch in seinen Kassen die von ihm ausgestellten Scheine einlößt.

Es ist richtig, daß, wenn die Herausgabe des Papiergeldes in einem Mißverhältniß zu dem baaren Metallgelde steht, welches sich im Umlaufe befindet, das heißt, wenn das Papiergeld in solchem Maße emittirt wird, daß es dieses Metallgeld im Umlauf stört, alsdann nur nachtheilige Wirkungen entstehen können. Diese Wirkungen sind keine andere, als die, daß bei Ueberschwemmung des Papiergeldes das baare Geld aus dem Lande hinausgeht, und selbst im Inlande eine Theuerung herbei geführt wird, weil Jeder, welcher viele seiner Bedürfnisse, wozu er Metallgeld haben muß, hiermit nicht bestreiten kann, die hieraus für ihn entstehenden Nachtheile auf den Preis seiner Waare schlagen wird.

Wenn man fragt, was das richtige Verhältniß, bei welchem man sagen kann, es würde die Emission solcher Papiere keine nachtheiligen Folgen herbeiführen, sein möchte, so nimmt man hier gewöhnlich die Staatseinkünfte zum Maßstabe an; es sagen selbst gewichtige Autoren in der Staatswirthschaftslehre, daß das Papiergeld, wenn es bis zur Hälfte der Einkünfte des Staats fabricirt werde, noch mit keinen nachtheiligen Wirkungen für den Verkehr verbunden sei.

Ich glaube, daß dies wohl zu weit gehen würde. Hier aber tritt offenbar der Fall ein, daß, da nach der Proposition der Staatsregierung nur für eine Million solcher Papiere creirt werden sollen, dies zu keinen Nachtheilen führen kann, indem diese Summe zu dem Total der Staatseinkünfte nur in einem sehr geringen Verhältniß steht.

In diesem Fall befürchte ich durchaus keine Nachtheile, es werden vielmehr die betreffenden Kassenscheine selbst die Geltung des Metallgeldes annehmen, denn sie erscheinen als ein sehr leichtes Verkehrs- und Austauschmittel, was, zumal wenn es auf kleine Summen für Verkehrsbedürfnisse eingerichtet werden sollte, als baare Münze gilt, allenthalben gesucht, gerne angenommen werden und auch in seinem Cours nie fallen wird, eben aus dem Grunde, weil es seine Sicher-

Hosted by Google

heit auf die Staatskasse gründet, wo es jederzeit eingelöst werden kann. Ich befürchte nicht, sobald die Sache einmal im Gange ist, daß, was geäußert worden ist, zu starke Ueberschwemmungen der Staatskasse mit Papiergeld eintreten werden, und zwar aus dem Grunde, welchen der Herr Regierungscommissär Ihnen vorhin vorgelegt hat. Könnte aber auch, was ich für sehr unwahrscheinlich halte, jemals ein solcher mit Nachtheilen verbundener Fall eintreten, nun so haben wir es ja immer in der Hand, diese Nachtheile durch schnelle Einziehung der Papiere abzuwenden.

Wenn man übrigens Papiergeld machen will, so muß man es nicht, wie von Mehreren bemerkt worden, bis zur Zeit der Noth aufschieben, sondern gerade in einem Staat, wie bei dem unsrigen, dessen Finanz- und Creditverhältnisse so geordnet sind, in den Zeiten des Friedens ausführen.

In Kriegszeiten können Sie mit Creirung von Papiergeld nicht mit Nutzen und Vortheil handeln. Geben wir aber dieses Pagiergeld nur in dem mäßigen Betrage, wie es in der Absicht der Staatsregierung liegt, ab, dann glaube ich, werden — selbst den unglücklichsten Fall, den Ausbruch eines Kriegs, unterstellt — die Nachtheile nicht so bedeutend auf den Staat zurückwirken, weil eben die Summe nicht so groß ist, daß der Staat dadurch in eine ganz besondere Verlegenheit gerathen könnte.

Ich werde daher unter der Voraussetzung, daß demnächst durch ein Gesetz diese Verhältnisse bezüglich der fraglichen Kassenscheine genau geordnet werden, für die Proposition der Staatsregierung stimmen.

Der Abg. Hügel: Als ich bei dem Studium des vorliegenden Gesetzesentwurfs an den Artikel 2 kam, nahm ich meine Hefte über Finanzwissenschaft und Nationalöconomie, und zugleich die besten Werke über diese Wissenschaften zur Hand, und ich kann versichern, daß ich weder in der Finanzwissenschaft, noch in der Nationalöconomie Gründe aufgefunden habe, die gegen die Zulässigkeit eines vorsichtig angelegten Papiergeldes sprächen. Der Grund, weshalb die Ansichten über die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit des Papiergeldes so sehr verschieden sind, liegt offenbar darin, daß man gewöhnlich nicht unbefangen darüber urtheilt, weil man von den traurigen Folgen nicht abstrahiren kann, die das Papiergeld in andern Ländern, aber auch zu andern Zeiten, herbeigeführt hat, wo die Emission von Papiergeld eine frivole Staats-Finanzoperation war, oder wo, wie sich der alte Staatswirthschaftslehrer von Jakob sehr richtig ausdrückt,

Hosted by Google

mit Papiergeld eine stille Plünderung der Staatsangehörigen vorgenommen wurde.

Man denkt gewöhnlich an die Periode gegen Ende des 17. und zu Anfang des 18. Jahrhunderts, wo Frankreich bekanntlich durch die Zerrüttung seiner Finanzoperationen verleitet wurde, und wo von 1689 bis 1699, 96½ Millionen Livres, und in den Jahren 1700 — 1707 40 Millionen Livres durch solche moyens extraordinaires, wie man sie nannte, aufgebracht wurden; oder man denkt an die schon mehr erwähnte Assignatengeschichte, oder an das Schicksal der preußischen Tresorscheine.

Bei unbefangener Erwägung der Sache indeß ergiebt sich ein anderes Resultat, denn man wird sich alsdann davon überzeugen, daß das Papiergeld unter gewissen Bedingungen allerdings eine gute Finanzoperation ist. — Ich will versuchen, Ihnen diese Bedingungen kurz anzuführen.

Es sind hauptsächlich folgende:

1) das Papiergeld darf niemals in größerer Summe emittirt werden, als nothwendig ist, um die Masse des vorhandenen Metallgeldes zu dem Betrage zu ergänzen, den der Zustand der Betriebsamkeit und der Verkehr erheischt. Durch den Bau der Eisenbahnen werden aber bedeutende Capitalien in Umsatz kommen müssen. Es muß daher dafür gesorgt werden, daß der möglicher Weise augenblicklich fehlende Betrag an Metallgeld sogleich ergänzt werden kann. Dazu ist Papiergeld das beste Mittel, weil die Staatsregierung das Mittel hat, augenblicklichen Verlegenheiten abzuhelfen.

2) Das Papiergeld ist unschädlich, wenn es zu jeder Zeit gegen Metallgeld von gleichem Werthe ausgewechselt werden kann. — Das Papiergeld ist bekanntlich eines der leichtesten Circulationsmittel, daher kommt es denn auch, daß es in denjenigen Staaten, wo Papiergeld coursirt und wo die Versicherung gegeben ist, nichts an diesem Geld zu verlieren, sogar beliebter ist, als das Metallgeld.

Anfangs werden die öffentlichen Kassen zwar einen starken Zudrang zu Auswechselungen auszuhalten haben, bald aber wird sich durch die Bereitwilligkeit der Kassen das Zutrauen befestigen und man wird sich sehr schnell mit den Vorzügen des Papiergeldes, nämlich Leichtigkeit der Aufbewahrung, Ersparung der Transportkosten für das äquivalente Metallgeld u. s. w. befreundet haben.

3) Es muß das Papiergeld in einer vollkommen ruhigen Zeit und unter der Voraussetzung emittirt werden, daß der finanzielle Zustand ein durchaus normaler sei. Diese Bedin-

Hosted by Google

gung tritt aber in dem vorliegenden Falle ein, denn unser finanzieller Zustand ist ein guter.

Bei solchen Erwägungen finde ich die Befürchtungen, welche man heute schon mehrfach ausgesprochen hat, nicht allein nicht begründet, sondern bin sogar zur Ueberzeugung gelangt, daß uns das Papiergeld unter gewissen Verhältnissen, die nicht ausbleiben werden, welche ich aber nicht weiter erörtern will, gute Dienste leisten wird; ich werde daher für die Emission von jener Million Kassenscheine, eventuell für den Antrag des Ausschusses, stimmen.

Der Abg. Graf v. Lehrbach: Die Aussicht, in einem Augenblicke, wo es sich um ein so bedeutendes pecuniäres Interesse in unserem Lande handelt, durch Emission von einer Million Kassenscheine eine jährliche Ersparniß von 40,000 fl. zu erwirken, ist allerdings so lockend, daß mich der Plan dieser Emission Anfangs in der That sehr eingenommen hat. Ich kann aber eben so wenig leugnen, daß die Ausführungen und die wichtigen Gründe gegen diese Emission, die von mehreren Rednern geäußert worden sind, mich auf andere Gedanken gebracht haben.

Der Herr Regierungskommissär hat zwar in seiner letzten Rede einige dieser Besorgnisse zu zerstreuen gesucht, und ich glaube auch wirklich zerstreut, den Einwand nämlich, daß zu besorgen sei, daß die Staatskasse mit Papiergeld überschwemmt und Mangel an baarem Gelde erleiden werde. Aber auf zwei Fragen ist er weniger eingegangen,

1) namentlich auf den Fall eines ausbrechenden Kriegs und
2) den der Fälschungen.

Was den ersteren Fall betrifft, so glaube ich allerdings, daß in einem solchen Augenblicke gegründete Besorgnisse zu hegen sein dürften, daß die ganze Masse des Papiergeldes in die Staatskasse zurückkehren und Verlegenheiten bereiten würde. Was aber den zweiten Fall betrifft, so glaube ich, daß solcher in diesem Augenblick besondere Beachtung verdient.

Ich weiß nicht, ob Ihnen, meine Herren, eine Nachricht, die ich vor einiger Zeit in einem öffentlichen Blatte gelesen habe, bekannt ist, daß man nämlich in neuester Zeit ein Fälschungsmittel in Daguerres Erfindung entdeckt habe, vermittelst dessen es besonders leicht sein soll, Papiergeld jeder Art nachzumachen, so daß ein bedeutender Preis ausgesetzt worden ist, für die Erfindung eines Papiers, wodurch man wenigstens im Stande sei, das Falsche von dem Aechten zu unter-

Hosted by Google

scheiden. In wieweit diese Besorgniß gegründet sein mag oder nicht, das weiß ich natürlich nicht zu sagen. Doch glaube ich, daß man sie nicht so ganz unbeachtet lassen soll. — Wenn man also nun solcher Gefahr sich aussetzen will, dann glaube ich, muß der Nutzen klar und als bedeutend nachgewiesen sein, den eine Emission von Papiergeld dem Lande gewähren wird. Wenn man aber — was nicht geleugnet werden kann — diesen Nutzen denn doch nicht so hoch anschlagen darf, wenn sogar nicht einmal eine Million ausgegeben wird, wenn zu der augenblicklichen Einlösung dieses Papiergeldes in der Staatskasse ein bedeutender, ausschließlich für solche Einlösungen bestimmter Vorrath gehalten werden muß, der die Zinsen theilweise oder ganz absorbiren dürfte, und wenn zu besorgen ist, daß diese Scheine nur im Lande, nicht aber im Auslande Geltung erhalten; so sehe ich die gehofften Vortheile größtentheils verschwinden. Es ist wohl ohne Frage richtig, daß die Stadt Frankfurt, ziemlich in der Mitte dieses Landes gelegen, diejenige Stadt ist, nach welcher mehr oder minder der Geldzug seinen Weg nimmt, daß also davon, ob Frankfurt unsere Kassenanweisungen oder unser Papiergeld annehmen wird, an und für sich ein sehr bedeutender Moment abhängen wird. Dessenungeachtet aber möchte ich nicht, daß durch eine Abstimmung, welche die Emission von Kassenanweisungen ganz verwürfe, vielleicht die Staatsregierung in ihren Unterhandlungen gehindert wäre.

Ich setze nur den Fall, daß bei den unternommen werdenden Eisenbahnbauten davon die Rede sein könnte, oder die Rede sein würde, daß die übrigen Staatsregierungen, welche an dem Bau der genannten Bahnstrecken betheiligt sind, sich zur Emission von Papieren dieser Art entschlössen.

Ich sage ich setze diesen Fall, da mir natürlich von einer Idee dieser Art auf Seiten jener Regierungen gar nichts bekannt sein kann; dann möchte ich, wenn dies geschähe, wenn andere Regierungen diese Bedenklichkeiten nicht hätten, auch unserem Staate den gleichen Vortheil nicht entziehen, weil eben so manche der geäußerten Bedenklichkeiten dann verschwinden würden.

Wenn man z. B. von Seiten der contrahirenden Staaten dahin überein käme, eine bestimmte Summe Papiergeld zu emittiren, dann würde jedenfalls das Papiergeld des einen Staates in diesen sämmtlichen Staaten und namentlich in Frankfurt Cours haben, welches doch immer den Platz bilden wird, der für uns in allen Geldbeziehungen der wichtigste ist.

Hosted by Google

Ich wünsche daher, daß, wenn ein solcher Fall eintreten sollte, durch eine Bestimmung, die in den vorliegenden Gesetzesentwurf aufgenommen würde, die Staatsregierung ermächtigt sein möchte, Kassenanweisungen in einem durch Gesetzesvorlage zu regulirenden Betrage, sowie in der dadurch zu bestimmenden Art und Weise zu emittiren.

Der Abg. von Breidenbach zu Breidenstein: Ich gebe sehr gerne zu, daß eine Creirung von Papiergeld in der Regel sehr mißlich ist, und die Proposition der Staatsregierung, ein solches bei uns einzuführen, hat mir deshalb ebenfalls anfänglich mißfallen. Aber ich theile dessenungeachtet die großen Besorgnisse nicht, welche von mehreren verehrlichen Mitgliedern dieser Kammer in dieser Beziehung geäußert worden sind. Z. B. fürchte ich wenige oder gar keine Fälschungen, eben aus dem Grunde, weil es nur eine kleine Summe ist, welche emittirt werden soll und weil dieselbe muthmaßlich im Lande bleibt. Sämmtliche Nummern werden in kürzerer oder längerer Zeit bei der Staatskasse präsentirt werden, und kann man alsdann bald sehen, ob falsche vorhanden sind. — Eben so wenig besorge ich, daß der Credit der Staatskasse dadurch gefährdet wird, und daß, wenn es Krieg gäbe, durch die sofort eintretenden Umwechselungen das baare Geld aus der Staatskasse wegkäme und nur Papiergeld darin bliebe, mit dem man natürlich keinen Krieg führen kann.

Da aber nach dem Antrag der Majorität des Ausschusses nur für 600,000 fl. creirt werden sollte, so wird die Emission dieser geringen Summe an Papiergeld uns nicht hinderlich sein und die erforderlichen Mittel an baarem Gelde werden nach wie vor vorhanden bleiben, um die Kosten des Kriegs zu bestreiten.

Obgleich ich nun nach dem Gesagten zu der Majorität des Ausschusses gehöre, so gestehe ich doch, daß sich dieselbe keinen großen Vortheil von dieser Manipulation versprach. Der Berichtserstatter hat auch bereits eine ähnliche Bemerkung in diesem Sinne gemacht und noch ein größerer Beweis dafür ist der, daß der Abgeordnete Otto, der doch früher, wie mir nicht anders bekannt ist, auch zur Majorität des Ausschusses gehörte, sich heute gleich von vorneherein gegen die Emission von Papiergeld erklärt hat.

Ich erkläre daher gleichfalls, daß ich für meine Person gar nichts dagegen habe, wenn die Proposition der Staatsregierung in dieser Beziehung verworfen wird, obgleich ich selbst nicht dagegen stimme.

Hosted by Google

Der Abg. G. Schenck: Ich erkläre mich zuvörderst mit denjenigen Rednern einverstanden, welche gegen die in Frage stehende Proposition der Staatsregierung gesprochen haben. — Schon bei einer früheren Gelegenheit habe ich mich ebenfalls auf das Bestimmteste gegen die Fabrikation und Emission von Papiergeld ausgesprochen. Heute denke ich noch wie damals, und halte fortwährend das Papiergeld, besonders für einen kleinen Staat, für eine sehr bedenkliche Sache. — Meiner Ueberzeugung nach muß dabei mit der größten Vorsicht zu Werke gegangen werden, damit unser schönes, lachendes, klingendes Geld nicht fortgeht und wir dasjenige in der Tasche behalten, woraus das Papier gemacht wird. Es hat mich übrigens sehr gefreut, daß sich bis jetzt auch nicht ein dem Handelsstand angehöriges Mitglied dieser Kammer für die Sache erklärt hat, und ich glaube, daß die Kaufleute in dieser Sache nicht blos Theoretiker sind, sondern daß man ihnen auch einige Praxis zutrauen kann. — Ich sage, es hat mich gefreut, daß sich noch kein Kaufmann für die Proposition erklärt hat, und ich hoffe auch, da sie das Gewicht dieser Sache kennen, daß sich auch kein Kaufmann dafür erklären wird. Der im Verhältniß zur Sache nicht bedeutende, aus der Operation entstehende Zinsengewinn steht mit den unermeßlichen Verlegenheiten, welche im Falle eines Krieges daraus entstehen können, im größten Mißverhältniß.

Ich erlaube mir in dieser Beziehung nur aus eigener Anschauung, nicht aus eigener Erfahrung, — denn ich habe sie nicht selbst gemacht, — also aus eigener Anschauung ein Beispiel anzuführen, wie es mit solchen Kassenanweisungen geht, wenn man nur im Entferntesten von Krieg spricht.

Ich war im Jahr 1830 in Frankfurt bei einem Geldwechsler und hatte dort Geld zu verwechseln. Während ich da war, kam ein Mann — er war aus der hiesigen Gegend — und hatte 3000 Thaler preußisches Papiergeld. Das Kriegsgeschrei war damals an der Tagesordnung, aber noch war kein Kanonenschuß gefallen. Rathen Sie einmal, was dieser Geldwechsler, den ich als einen billigen Mann kenne, in dem Augenblick für die Umwechselung in baares Geld verlangte? Er wollte ihm von jedem preußischen Thaler 5 Kreuzer, also ungefähr 5 pCt. abziehen, und zwar im Augenblick, wo noch kein Krieg, wo noch kein Kanonenschuß gefallen war.

Hosted by Google

Sie sehen daraus, daß wohl in Friedenszeiten diese Papiere Werth haben können, wie aber Krieg ausbricht, oder nur droht, so verlieren sie denselben.

Ich erlaube mir, nun noch eine weitere Frage zu berühren, nämlich die: Wenn die Eisenbahn gebaut werden sollte, so kann dies natürlich nur geschehen, wenn wir über die aufzunehmenden Anleihen Obligationen ausgeben, die dann auf dem Geldmarkte Cours haben werden. Ich hoffe, daß es ein guter Cours sein wird. Aber ich frage, wenn auf der einen Seite Obligationen ausgegeben werden und auf der anderen Papiergeld gemacht wird, ob dieses nicht einen nachtheiligen Einfluß auf den Cours der Obligationen haben möchte?

Ich schließe nach demjenigen, was ich schon früher gegen die hier in Rede stehende Proposition gesagt habe, mit dem lateinischen Sprüchwort: noli me tangere, das heißt in freier Uebersetzung: Lassen wir die Hände davon!

Der Abg. Glaubrecht: Ich bin ebenfalls gegen die Einführung von Papiergeld. Es mag allerdings richtig sein, daß, wie der Abgeordnete Hügel bemerkt hat, die Theorien der Lehrer der Finanzwissenschaft und Nationalöconomie der Creirung von Papiergeld nicht entgegen seien; allein ich stimme demohngeachtet dagegen und zwar aus practischen Gründen, ich stimme dagegen im Hinblick auf die menschliche Natur. Wenn ich nämlich die menschliche Natur erwäge, so finde ich auf der einen Seite, daß das Papiergeld sehr gefährlich ist für die Finanzmänner, für die Regierungen, weil, wenn man so leicht Geld machen und sich die Mittel zu Ausgaben verschaffen kann, man auch eben so leicht zu großen, gewagten und nicht gehörig überlegten Unternehmungen, welche die Kräfte des Landes übersteigen, sich verleiten lassen wird. Man fängt natürlich mit geringen Summen an, kömmt aber immer tiefer hinein und am Ende selbst zu den größten Summen.

Auf der anderen Seite finde ich ebenfalls im Hinblicke auf die menschliche Natur, daß diejenigen, welche das Papiergeld annehmen sollen, nämlich das Volk, stets den entschiedensten Widerwillen gegen jedes Papiergeld haben. Mag immerhin dasselbe gesetzlichen Cours erhalten, das Volk hat kein Vertrauen darauf, und wenn zehnmal das Gesetz sagt, daß das Papier Geld sein solle, glaubt doch das Volk, daß es kein Geld sei, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil es eben keine Münze, sondern Papier ist, und Niemand will es haben, noch behalten.

In der Provinz Rheinhessen hat man im Allgemeinen

Hosted by Google

eine solche Abneigung vor dem Papiergeld, daß keine Hypothek in Rheinhessen gemacht wird, in welcher nicht die ausdrückliche Clausel steht, daß der Schuldner im Voraus darauf verzichtet, bei Zahlung von Zinsen oder Capital sich Papiergeldes zu bedienen, selbst wenn ein solches jemals gesetzlichen Cours erhalten sollte.

Im Uebrigen sind wohl in der seitherigen Discussion die Gründe, welche gegen die Creirung von Papiergeld sprechen, so ausführlich entwickelt worden, daß ich eine weitere Erörterung der Sache für überflüssig erachte. Ich würde auch nicht das Wort begehrt haben, wenn ich nicht die Absicht hätte, eventuell ein Amendement in Vorschlag zu bringen. Ich werde nämlich gegen den zweiten Satz des Artikels 2 stimmen und hoffe auch, daß dieser zweite Satz nicht durchgehen wird. Sollte indessen die Majorität der verehrlichen Kammer sich wider Erwarten dennoch für die Creirung von Papiergeld aussprechen, so würde natürlich der Antrag der Minorität des Ausschusses auf pag. 32 des Ausschußberichts, nämlich, die Staatsregierung zu ersuchen, den Ständen vor Allem einen Gesetzesentwurf über die Emission von Kassenanweisungen vorzulegen, zur Abstimmung kommen, und da mir ein solcher Gesetzesentwurf von großer Wichtigkeit erscheint, so erlaube ich mir eventuell hierzu noch das Amendement zu stellen:

daß von der Annahme, resp. der Genehmigung dieses Ersuchens die Annahme des ganzen Gesetzes abhängig gemacht werde.

(Der Abg. G. Schenck unterstützt diesen Antrag.)

Der Präsident: Im Falle der Verwerfung des zweiten Satzes des Artikels 2 möchte worauf ich antrage, die Annahme des Gesetzes davon abhängig gemacht werden, daß dieser Satz nicht in das Gesetz aufgenommen wird.

Der Abg. Glaubrech: Diesen Antrag unterstütze ich ebenfalls.

Der Abg. Peerrot: Ich bin noch nicht darüber im Klaren, ob man die Absicht hat, dem, nach der Proposition der Staatsregierung zu creirenden Papiergeld einen gezwungenen Cours zu geben.

Der Präsident: Es scheint dies allerdings die Absicht. Die Worte des Artikels 2 „welche als baares Geld circuliren" sollen wohl eine solche Verpflichtung der Annahme des Papiergeldes aussprechen.

Der Abg. Peerrot: Dann muß ich, mit Rücksicht auf die öffentliche Meinung in der Provinz Rheinhessen und ihre

Hosted by Google

gänzliche Abneigung gegen Papiergeld mich für einverstanden erklären, mit dem, was ein Redner vor mir gesagt hat, daß nämlich der kleine Verkehr dadurch sehr Noth leiden wird. Dies ist sicher; denn wenn ich einem Handwerksmann einen Kassenschein von 5 fl. hinlege, so muß er ihn für voll annehmen, nun geht aber seine Frau hin und will nur 1/4 Pfund Kaffee kaufen, dann können Sie gewiß annehmen, meine Herren, daß der Kaffee wenigstens 3 bis 4 kr. per Pfund mehr kosten wird; denn der Kaufmann muß gutes Geld herausgeben und in Frankfurt wird er schwerlich den Kassenschein ohne einen namhaften Verlust anbringen. Wir verkehren stark und täglich mit Rheinbaiern; allein unser Papiergeld wird dort gewiß nicht beliebt, das bleibt bei uns stecken, oder wir müssen uns einen hohen Rabatt gefallen lassen. Von Zahlung in Scheinen bei den Kassen ist die Rede gewesen; ich frage aber, ob jeder Erheber, sowohl der direkten, als der indirekten Abgaben, wie auch die Rentmeister dieses Papiergeld annehmen müssen? ob diese Erheber auch damit auszahlen können? ob dieselben geneigt sein werden, Leute die nichts zu bezahlen haben, sondern nur Kassenscheine in baares Geld umsetzen wollen, schnell zu expediren, ob nicht vielmehr ihre Geschäfte, die anberaumten Bureaustunden und andere Gründe mehr den schnellen Umtausch hindern und folgleich die Scheine entwerthen werden? Das ist gewiß, wenn nur 2 oder 3 Personen auf morgen oder übermorgen zurückgewiesen werden, so ist die Depreciation schon da. Ich bin daher gegen die Emission von Papiergeld sowohl im Betrag von 600,000 fl., als auch im Betrag von 1 Million. Es ist vorhin von französischen Assignaten gesprochen worden. Man hat aber nicht Alles gesagt. Ich habe zur Zeit der Revolution in Frankreich gelebt und ich bin dem Hauptschauplatze derselben sehr nahe gewesen. Als nun die große Revolution in Frankreich ausgebrochen war und durch dieselbe ist alles umgestaltet worden, fanden die, welche damals an dem Ruder der Geschäfte waren, kein Geld zur Erreichung ihrer Anordnungen. Da indessen eine Staatsmaschine einmal gehen muß, ich sage, gehen muß, **à tout prix**, so creirte man 1000 Millionen Assignaten. Das Wort **assignat** bedeutet hinlänglich, was sie waren, weiter nichts, als eine Assignation oder Anweisung auf die öffentlichen Kassen, aber nicht um dort gegen Geld gewechselt zu werden, sondern um Nationaldomänen, die man ersteigte, zu bezahlen.

Die Epoche dieser Emission von Assignaten war nämlich auch die, in der so viele Nationalgüter in Frankreich zur Verstei-

Hosted by Google

gerung gebracht wurden. Diese wurden natürlich mit Assignaten bezahlt, denn es war wenig anderes Geld im Umlauf. Diese Versteigerungen folgten sich einander rasch und auf allen Punkten von Frankreich; die Taxation war gering, die Zahl der Liebhaber stand nicht im Verhältnisse zu den ausgebotenen Gütern, und daher der Ursprung von vielen großen Vermögen in jenem Land. Die Masse der Domänen war enorm und überstieg bei weitem den Betrag der in Circulation gesetzten Assignate, deswegen hielten diese sich fest.

Nach der Kriegserklärung gegen Oestreich verloren sie etwas ihren Werth, allein man verkaufte immer Nationalgüter und sie blieben immer noch die **Ressources** der Staatsregierung und das Hauptgeld der Circulation. Bald aber, als 5 — 6 Mächte sich gegen Frankreich coalliirt hatten, als die Franzosen 12 Armeen auf den Beinen hatten, fielen die Assignaten schnell und tief, die Regierung glaubte immer mehr und mehr emittiren zu müssen, wodurch, wie natürlich, sie immer mehr und mehr sanken. Daher das erwähnte s. g. Maximum und so weiter. Indessen es bleibt fest, daß die Assignaten Frankreich gerettet haben. Wie viel man emittirt hat, dieses weiß, glaube ich, Niemand; jedenfalls mehr, als 2 oder 3 Milliarden. Allein (und das geschahe bald,) als sie nur 3 oder 4 Procent galten und die äußeren Verhältniße besser wurden, der Feind zurück gedrängt und der Terrorismus besiegt war, wurden die Assignaten in Mandate umgetauscht, immer noch anweisbar auf Domänenverkäufe, (die fortgesetzt wurden), aber nur um $^1/_3$ des Nennwerths. Diese Mandate wurden wiederum, und zwar bald, umgewandelt in **Rescriptions**, auch wieder mit heruntergesetztem Cours, aber immer lautend **en payement de Domaines nationaux.** Später aber wurden die **Rescriptions** nicht mehr bei Zahlung von Domänen angenommen, sondern diese für Silbergeld verkauft, und die noch circulirenden **Rescriptions** liquidirt zu den Staatsschulden, und in dem sogenannten **Grand livre de la dette publique** eingeschrieben, unter der Rubrik **Tiers consolidé.** Ein solches Fallen des Papiergeldes beschränkte sich übrigens nicht auf Frankreich allein; Amerika bei seinem Kampf mit England sah auch sein Papiergeld so tief im Credit sinken, daß der General Lafayette, der bei der Gallo-Amerikanischen Armee diente, selbst erzählt, daß er 10,000 Franken für ein Paar Stiefeln bezahlt habe. Freilich, solche Beispiele aus den Kriegszeiten und aus dem Ausland entnommen beweisen für unsere Verhältnisse weiter nichts, außer daß bei einer Epoche des Kriegs alles Papiergeld fällt.

Hosted by Google

Man hat auch von Treforscheinen gesprochen und es ist sicher, daß man in andern Staaten, auch in Frankreich, solche Scheine hat; aber dort haben sie keinen gezwungenen Cours, sie sind bloße Anweisungen, einfache Mandate des Ministeriums auf die Staatskasse und immer innerhalb des Budgets ausgetheilt. Auch die Engländer haben solches Papiergeld, die sogenannten bons de l'Echiquier; dies sind ebenfalls Anweisungen auf den Staatsschatz, und um diese beliebter zu machen, hat man sie noch mit einem Annexum von kleinem Zinsengenuß dotirt. Sie sehen aber, daß dies bei uns nicht paßt und auf die proponirte Emission nicht anwendbar ist.

Der Abg. Schneider: Bei der so vielfach geäußerten Besorgniß wegen Aufbringung der Mittel zur Deckung der Kosten, die dem Lande durch die Erbauung der Eisenbahnen erwachsen würden, muß ich bekennen, daß ich nicht gerne auf das in Aussicht gestellte Mittel der Emission von 1 Million Gulden Kassenscheine und Ersparung von 40,000 Gulden Zinsen verzichten möchte. Ich finde die Gefahren, die mit dieser Operation verbunden sein sollen, durchaus nicht so groß, wie sie geschildert werden, namentlich kann es nicht darauf ankommen, ob daß Großherzogthum groß oder klein im Verhältniß zu den Staaten, welche bereits Papiergeld besitzen, ist, wenn nur die Summe, die wir emittiren, den Verhältnissen des Großherzogthums entspricht. Preußen hat dermalen 25 Millionen Thaler Kassenscheine in Circulation, und es ist bekannt, daß diese Preußischen Scheine seit Jahren in Frankfurt höher gehalten wurden, als Preußisch Courant, und daß in neuerer Zeit zu allgemeinem Bedauern dieses beliebt gewesene Circulationsmittel so selten geworden ist, daß man den gänzlichen Rückzug desselben nach Preußen als eine wahre Unbehaglichkeit betrachtet. In ganz Oberhessen, welches an das Preußische und Nassauische grenzt, wurden die Preußischen Kassenscheine im Privatverkauf so gerne angenommen, daß man jeden Tag mit Bitten bestürmt wurde, ob man nicht einige Thaler disponibel habe und gegen Silbergeld verwechseln wolle, was früher öfter möglich war, weil die Kassenbeamten einerseits öfters genöthigt waren, im Interesse der Zahlungspflichtigen derartige Scheine anzunehmen, während es andererseits untersagt war, sie an die Großherzogliche Hauptstaatskasse einzuschicken. Wie bequem es ist, bei geringen Rimessen sich des in Frage stehenden Circulationsmittels zu bedienen, wird kaum einer Erwähnung bedürfen, und deshalb auch der Wunsch des Publikums erklär-

Hosted by Google

bar sein, sich dasselbe auf die einfachste Weise verschaffen zu können.

Auch die Nassau'schen Kassenscheine, ja selbst Coupons von Donau-Main-Kanalactien haben sich schon in Oberhessen gezeigt, deren Annahme im Privatverkehr durchaus nicht beanstandet wird.

Nehmen wir an, daß Preußen bei einer Bevölkerung von 15 Millionen Menschen 25 Millionen Kassenscheine in Circulation hat, so kommen auf den Kopf $1^2/_3$ Thaler oder 2 fl. 42 kr. Wird die Bevölkerung des Großherzogthums zu 800,000 Seelen angenommen und für 1 Million Gulden dergleichen Scheine im Umlauf gesetzt, so trägt es auf den Kopf erst 1 fl. 15 kr. Wäre dieses Papiergeld in allen Familien nach Köpfen gleich vertheilt, so würde der Schatz einer Familie von 8 Personen sich nicht höher, als auf 10 Gulden belaufen; weshalb um so weniger zu besorgen ist, daß dieses Papiergeld immer nur zu den öffentlichen Kassen hindrängte und in diesen am Ende immer eine große Masse baaren Geldes disponibel gehalten werden müßte, um dessen Einlösung zu bewirken, da sich die Vertheilung der Kassenscheine unter das inländische Publikum ganz anders stellen wird, als ich beispielsweise angeführt habe.

Was den gezwungenen Cours betrifft, so verstehe ich diesen Ausdruck so: Die Hauptstaatskasse ist die Eigenthümerin des creirten Papiergelds und emittirt dasselbe theilweise bei Bestreitung ihrer Ausgaben, wo dasselbe als baares Geld angenommen werden muß; sind dagegen Zahlungen an die Staatskasse, sei es unmittelbar oder mittelbar durch andere Recepturen zu leisten, so nimmt es die Hauptstaatskasse natürlich auch wieder an.

Ob sich vielleicht ein eigner Cours im Privatverkehr bilden möchte, das lasse ich dahin gestellt sein; es mag vielleicht anfänglich bei dem einen oder dem andern Geschäftsmann eine Bedenklichkeit gegen die Annahme aufstoßen, sobald aber einmal dargethan ist, daß das fragliche Papiergeld wie gutes Geld bei andern Geschäftsleuten angebracht wird, so wird der anfängliche Widerwillen schnell verschwinden, sowie überhaupt die bedeutende Concurrenz im Handel und dem gewerblichen Verkehr die Besorgnisse eines organisirten Widerstandes gar nicht aufkommen läßt, denn was der Eine etwa nicht zu leisten Willens sein sollte, wird der Andere gerne schnell zugestehen, um sich Absatz und Kundschaft zu vermehren.

Der Abg. Ramspeck: Ich finde keine Veranlassung für mich, über die Emission der Kassenscheine noch viel zu sagen,

Hosted by Google

nachdem bereits so viel Richtiges darüber gesagt worden ist. Ich bin ebenfalls gegen die desfallsige Proposition und finde mich nur bewogen, dasjenige, was der Abgeordnete G. Schenck in factischer Beziehung anführte, zu bestätigen, daß nämlich im Jahr 1830, als von vielen Seiten ein Krieg befürchtet wurde, die Preußischen Tresorscheine mit Verlust angeboten worden sind. Im merkantilischen Fach ist namentlich im Falle der etwa bevorstehenden Calamität eines Kriegs, bei allen Papieren dieser Art Verlust sehr zu befürchten, und es ist auch für die gewerbtreibenden Klassen in mancher Beziehung nachtheilig, wenn solches Papiergeld einen gezwungenen Cours hat. Es sollen z. B. die Arbeiter an einem Straßenbau ihren Lohn bekommen, die Kassenbeamten können ihnen im Augenblick kein baares Geld geben, und nun würden jene Leute gezwungen sein, Kassenanweisungen zu nehmen, um damit ihre Bedürfnisse zu bestreiten. Da aber die Kassenanweisungen im commerziellen Verkehr nicht so leicht Aufnahme finden, weil der Kaufmann mit den Kassenanweisungen keine Einkäufe bezahlen kann, so würden, als nothwendige Folge davon, die beispielsweise angeführten Arbeiter ein paar Kreuzer Verlust erleiden müssen.

Ich stimme schon mit Rücksicht hierauf gegen die fragliche Proposition und schließe mich im übrigen vollständig den von dem Herrn Präsidenten geäußerten Ansichten an.

Der Abg. Kilian: Wenn ich die seitherige Discussion richtig aufgefaßt habe, so sollen die öffentlichen Kassen berechtigt und beziehungsweise verpflichtet sein, Zahlungen in Papiergeld zu leisten und zu empfangen. In dieser Voraussetzung würde aber der Verkehr sich als ein sehr beschränkter darstellen. Soll er aber dahin ausgedehnt werden, daß Jedermann das Papiergeld anzunehmen verbunden ist, so bedürften wir vor allem eines Gesetzes, welches diejenigen mit Strafe bedroht, die dasselbe anzunehmen sich weigern, denn meines Wissens hat das neue Strafgesetzbuch in dieser Hinsicht keine Vorsehung getroffen.

In Ermangelung eines solchen Gesetzes könnten die größten Mißstände sich ergeben — z. B. wenn die Verkäufer der nothwendigsten Lebensbedürfnisse sich vereinigten, kein Papiergeld anzunehmen. Wie wollte man sie zwingen, wenn sie nicht zur Strafe gezogen werden können?

Wenn übrigens die Preußischen Tresorscheine bei uns und allenthalben angenommen wurden, so lag der Grund darin, daß die Preußischen Kassen auch die falschen Anweisungen einlösten. Dieses wird aber künftig anders werden,

Hosted by Google

wenn das, was ich kürzlich in der Mainzer Zeitung gelesen habe, wahr ist, daß nämlich bei den Preußischen Kassen die falschen Anweisungen nicht mehr angenommen, sondern zurückbehalten werden, und um fernere Fälschungen zu vermeiden, nicht einmal angegeben wird, worin diese bestehen.

Jedenfalls müßte übrigens, wenn das proponirte Papiergeld creirt werden soll, ausgesprochen werden, wie es mit den falschen Anweisungen gehalten werden soll. Die Minorität des Ausschusses hat in dieser Hinsicht einen förmlichen Antrag gestellt, es heißt Seite 32 des Ausschußberichtes ausdrücklich:

(verlesen.)

Bleibt das Publikum über die Annahme der falschen Scheine bei den öffentlichen Kassen in Ungewißheit, so wird sie jedermann zurückweisen, indem er immer fürchten müßte, falsche Scheine zu bekommen, und es oft nicht leicht ist, die Fälschung zu erkennen.

Dieses müßte aber die nachtheiligsten Folgen auf den Verkehr haben.

Ich gebe aber auch auf der anderen Seite zu bedenken, wie groß die Gefahr ist, welche der Staat läuft, wenn er sich zur Einlösung der falschen Anweisungen verstehen wollte.

Der Abg. Valckenberg: In Preußen existirt kein Gesetz, wonach das ganze Publikum, gleichviel Privaten oder Geschäftsleute, gezwungen ist, preußische Kassenanweisungen bei Zahlungen anzunehmen.

Ich kann versichern, daß die kölner Bank selbst auf Wechseln in pr. Ct. zahlbar, zuweilen ausdrücklich erklärt hat, sie wolle keine preußischen Kassenanweisungen haben; man ist dort nicht gezwungen, Kassenanweisungen zu nehmen, der fremde Kaufmann, der Waaren nach Preußen verkauft hat, hat nicht nöthig, preußisches Papiergeld dafür zu nehmen, wenn er nicht freiwillig will.

Was der Abgeordnete Schneider von dem Cours von Coupons von Donau-Main-Kanalactien in Gießen und der Umgegend bemerkt hat, kann jetzt nicht mehr gültig sein, weil keine Coupons von Donau-Main-Kanalactien für den Augenblick eingelöst werden; diese Verhältnisse sind, wie bei manchen andern Papieren, sehr problematisch, ich bin aber überzeugt, daß man in Paris keine preußischen Tresorscheine gegen baares Geld ohne großen Verlust umwechseln kann.

Der Abg. Aull: Gerade im Gegentheil, bei jedem Wechsler können Sie soviel preußische Tresorscheine umwech-

Hosted by Google

seln, als Sie wollen, ich kann dies dem Abgeordneten Valckenberg aus eigener Erfahrung versichern.

Der Abg. Valckenberg: Es wird dies doch nur mit Ausnahmen der Fall sein; übrigens glaube ich, daß ein gezwungener Cours durchaus nicht stattfinden kann. Daß aber die preußischen Kassenanweisungen, was auch schon früher hervorgehoben ist, so viel Credit finden, davon liegt der Grund darin, daß der Steuerpflichtige in Preußen gezwungen ist, $^1/_5$ seiner Steuer in Kassenanweisungen zu zahlen und $^4/_5$ baares Geld; dies ist ein Hauptgrund, weßhalb man in Preußen diese Kassenanweisungen so gerne nimmt; und ebenso bekommen auch die Beamten $^1/_5$ ihres Gehaltes in Kassenanweisungen und $^4/_5$ in baarem Gelde. Ich glaube aber, daß unsern Beamten nicht gedient wäre, wenn sie ihren Gehalt in Kassenanweisungen ganz ausgezahlt bekämen und damit ihre Lebensbedürfnisse sich anschaffen sollten.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich habe die zwei Gesetze, welche sich auf die Tresorscheine in Preußen beziehen, bei mir. Das erste Gesetz ist vom Jahr 1806, wodurch die Tresorscheine zuerst geschaffen worden sind und worin allerdings ein solcher gezwungener Cours bestimmt war. Auch ist in diesem Gesetz zu gleicher Zeit die Bestimmung enthalten, daß ein aliquoter Theil der Steuern in solchen Kassenanweisungen entrichtet werden müsse; und es konnte daher leicht der Fall eintreten, daß von dem Steuerpflichtigen die Coursdifferenz ebenso, wie bei dem Gold, bezahlt werden mußte, wenn er keine Kassenanweisungen in Natur aufbringen konnte. Dieser gezwungene Cours ist aber durch eine Verordnung vom 15. März 1813 aufgehoben worden. Der gezwungene Cours hört hiernach in Preußen auf, dagegen aber auch die Verbindlichkeit der Staatskasse, alle Zahlungen ganz in solchen Tresorscheinen nach ihrem Nennwerthe anzunehmen.

Die Staatsregierung hat übrigens bei der geringen Menge von Papiergeld, welche emittirt werden soll, vorausgesetzt, daß sich sehr leicht ein fester Cours bilden würde, und nur zur Festhaltung desselben in Aussicht gestellt, daß alle Zahlungen, welche an die Staatskasse zu leisten sind, unbeschränkt in Papiergeld sollen gemacht werden dürfen; wogegen die Staatskasse aber auch befugt sein muß, ihre Zahlungen ebenfalls in Papiergeld zu leisten. In Beziehung auf einen Zwang gegen Private aber, die z. B. ein Anlehen machen, hat der Gesetzesentwurf aus dem Grunde nichts bestimmt, weil ein solcher gezwungener Cours, worauf sogar Strafbestimmungen

Hosted by Google

anwendbar sein sollten, nicht in der Absicht der Staatsregierung lag.

Der Abg. Schmitthenner: Ich will mich nicht zum Advokaten des Papiergeldes in dieser verehrlichen Kammer aufwerfen. Nur muß ich der Vollständigkeit der Discussion wegen noch auf etwas anderes hinweisen. Man hat hier mehrfach mit zu geringer Würdigkeit von der Theorie der Staatswirthschaft gesprochen und namentlich die kaufmännische Praxis als maßgebend für staatswirthschaftliche Gegenstände aufgestellt. Dem muß ich entgegen treten.

Die Grundsätze, welche die Wissenschaft der Staatswirthschaft aufstellt, beruhen keineswegs blos auf einem Räsonnement a priori, sondern meist auf Erfahrungen, freilich nicht auf solchen, welche, wie vorhin bemerkt ward, gleich sind Abstractionen von der menschlichen Natur, sondern auf Beobachtungen von Erscheinungen und Experimenten im Staatsleben, die größtentheils außerhalb der Sphären der kaufmännischen Praxis fallen.

Es ist im Bericht ausdrücklich darauf hingedeutet worden, wie es allerdings Staaten gegeben hat, in denen das Papiergeld einen unglücklichen Ausgang genommen hat; es ist aber auch nicht zu übersehen, daß es Staaten gibt, z. B. gerade derjenige, welchen die bedeutendsten Kaufleute der Welt bewohnen, England, wo bei Weitem der größte Theil der Verkehrsgeschäfte durch Banknoten vermittelt wird, ohne daß Nachtheile für Staat und Gesellschaft hervortreten.

Ich wiederhole, daß ich die Emission von Kassenscheinen für rathsam und für gefahrlos halte. Für einen gezwungenen Cours im normalen Zustande des Staatslebens würde ich aber nicht stimmen, sondern ich würde dafür sein, daß dem Papiergeld ein freier Cours gegeben, natürlich aber die Staatskasse verbindlich gemacht wird, es jeder Zeit auf Verlangen wieder einzulösen, was die Annahme desselben im Privatverkehr verbürgen wird.

Der Abg. Kahlert: Man hat gesagt, es würden durch Emission von einer Million Papiergeld jährlich an 40,000 fl. Zinsen erspart werden, man hat aber auch weiter gesagt, daß in jeder Provinz wenigstens eine Kasse sein müsse, welche das Papiergeld einlöse. Wenn aber Letzteres der Fall ist, dann ist jedenfalls der gehoffte Vortheil verloren, wenigstens der größte Theil der 40000 fl. würde nicht erspart werden können. Ich frage aber, wenn wir wenig dabei gewinnen können, ist es dann der Mühe werth, daß wir uns die Folgen und die Verlegenheiten bereiten, welche das Papiergeld mit

Hosted by Google

sich führt? Ich glaube nicht, daß unsere eine Million als zu den 25 Millionen des preußischen Staats in einem richtigen Verhältnisse stehend angesehen werden kann, denn nehmen Sie an, meine Herren, wie groß und ausgebreitet sind die Geschäftsbeziehungen, in welchen Preußen zu dem übrigen Deutschland steht, wo jeder preußische Fabrikant diese Kassenanweisungen sehr gerne annimmt, und sie wegen des leichteren und weniger kostspieligen Versandes statt baaren Geldes selbst im Auslande gesucht sind.

Nach der Beschaffenheit unseres Landes aber und hinsichtlich seiner Geschäftsbeziehungen zu dem übrigen Deutschland, wird uns die Emission von Papiergeld solche Vortheile nicht bringen. Ich bin daher nach wie vor dagegen, weil ich während der Berathung über diesen Gegenstand nichts vernommen habe, was meine Besorgniß darüber beseitigt hätte.

Der Abg. Kilian: Ich möchte noch beispielsweise darauf aufmerksam machen, daß nicht einmal die nassauische Kupfermünze hier in Darmstadt Cours hat. — Daß übrigens die preußischen Kassenanweisungen häufig, ja ich möchte sagen unaufhörlich, gefälscht worden sind, ist eine bekannte Sache. Die preußische Staatsregierung hat sogar Beamte, welche eigens beauftragt sind, an Ort und Stelle zu reisen, wo die falschen Scheine zum Vorschein gekommen sind, um die gerichtliche Verfolgung zu veranlassen.

(In Bezug auf die auszufertigenden Obligationen au porteur namentlich deren Größe):

Der Abg. Valckenberg: Ich möchte den Wunsch ausdrücken, daß man den Ausdruck „Eisenbahnobligationen" nicht gebrauche; denn ich halte den Zusatz „Eisenbahn" in den Obligationen nicht für nothwendig, wenn die Staatsregierung mit den Ständen die Garantie für die Partialschuldscheine übernimmt; und daß man bei dieser Gelegenheit dann auch die Staatsregierung ermächtigen möge, wie der Herr Präsident sich vorhin ausgesprochen hat, das Anlehen Anfangs zu dem Zinsfuß von 4 pCt. zu negoziiren, unbeschadet der Maßregel, daß man, wenn später weiter Capitalien aufgenommen werden müssen, $3^1/_2$ pCt., wenn es unser Interesse erheischt, ausbiete und in Conto bringe. — 250 fl., 500 fl., 1000 fl. wären wohl die richtigen Summen, und nicht kleinere, wie 250 fl. Diese stelle man auf Namen oder au porteur, wie man es verlangt. — Dann möchte ich noch die Bemerkung machen, daß ich auf die Eröffnung einer Subscription zur Aufbringung des Anlehens nicht viel Werth lege, ich habe war nichts dagegen, daß die Subscription allerdings statt-

Hosted by Google

finde, aber da das Anlehen unter der Garantie der Stände stehen wird, so glaube ich unbedingt, daß es pari ausgegeben werden kann, besonders dann, wenn das Papiergeld weg bleibt. Wenn sich Liebhaber zur Subscription melden, zu pari á 4 pCt, so komme man ihnen mit Vergnügen entgegen, bis zu einer bestimmten Summe und gewissen Terminen. Man lasse Inländer wie Ausländer zu. Ist eine solche Summe ausgegeben, daß der Geldbedarf für 2 Jahre gedeckt ist, so steigere man im Cours oder offerire $3^1/_2$ procentige Obligationen. Auf jeden Fall gebe man unter pari keine 4 procentige aus, sondern finden solche hierzu augenblicklich keine Nehmer, so gebe man eine Parthie gegen Geldvorschuß in Versatz; und würde man absichtlich den Cours drücken wollen, dann ist es noch Zeit genug, Kassenanweisungen auszugeben, und wenn es auch mehr wie eine Million wäre.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich glaube nicht, daß die Staatsregierung darauf beschränkt sein kann, nur zu 4 pCt. Zinsen Geld aufzunehmen; denn es können allerdings Umstände eintreten, wo man auch $^1/_4$ oder $^1/_2$ pCt mehr geben muß, wenn man Geld haben will, besonders bei so bedeutenden Anleihen. Ich verhehle Ihnen in dieser Beziehung die Schwierigkeiten nicht, welche mit der Aufbringung des Anlagecapitals verbunden sind, ich rede hier ganz offen mit Ihnen und will Sie durchaus nicht zu dem Glauben verleiten, daß man das Geld so leicht aufbringen könnte; dies ist nicht der Fall, ja es werden vielleicht bedeutende Opfer in dieser Beziehung gebracht werden müssen und ich mache Sie schon jetzt hierauf aufmerksam, um späteren Bemerkungen vorzubeugen.

Der Abg. Kilian: Ich glaube zwar, daß viele Kapitalien zu einem geringeren Zinsfuß als 4 pCt. aufgebracht werden können. Indessen wird sich der Nichthandelsmann, welcher sein Geld auf Hypothek anlegt, schwerlich zu weniger als 4 Procent verstehen. Es ist aber auch möglich, daß augenblicklich nur zu einem höheren Zinsfuß Geld aufgebracht werden kann. Da die Staatsregierung sich im Stande befinden muß, unter allen Eventualitäten das Geschäft zu fördern, so scheint es mir unumgänglich nöthig, daß ihr hinsichtlich des Zinsfußes freie Hand gelassen werde. —

Zu Artikel 3.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich muß hier überhaupt die Bemerkung wiederholen, welche ich auch der ersten Kammer gemacht habe, daß die Positionen dieses Gesetzes

Hosted by Google

ihrem wesentlichen Inhalte nach mit den Ständen vereinbart werden müssen. Was aber die definitive Redaction betrifft, so muß natürlich der Staatsregierung überlassen bleiben, das Gesagte zu einem harmonischen Ganzen zu verarbeiten und zusammenzustellen.

Der Abg. Aull: Der Ausschuß hat darauf angetragen, in diesem Artikel die pos. 3 zu streichen; ich stelle aber den ausdrücklichen Antrag:

daß in dieser Beziehung der Gesetzesentwurf vollständig beibehalten werde,

nämlich daß in dem Falle, wo sich die Bahn als rentabel beweist, nach vordersamstiger Berichtigung der Zinsen und der zur Amortisation auszusetzenden Summe, der Ueberschuß bis zum Belauf von 1 pCt. zur Bezahlung eines 5. Prozents verwendet und so eventuell für die zur Erbauung der Bahn aufgenommenen Kapitalien ein Zinsenertrag von 5 pCt. in Aussicht gestellt werde.

Es ist vielfältig geäußert worden, daß man mit Umgehung eines durch Banquiers zu bewerkstelligenden Anlehens das zum Bau erforderliche Kapital so viel thunlich im Lande aufbringen wolle. Ohne Zweifel werden auf diesem Wege die bedeutenden Kosten einer Negotiation durch Banquiers erspart.

Wenn ich mich nun auch nicht darüber täusche, daß es schwer fallen dürfte, den ganzen Betrag von 12 Millionen im Lande aufzubringen, so sind doch die Finanzen unseres Landes in einem solchen Zustande, daß sie auch den Fremden Vertrauen einflößen müssen; besonders, wenn es sich von einem productiven Darlehen handelt, welches auf ein rentables Object verwendet werden soll. Unsere vierprozentigen Obligationen stehen bereits auf 102 pCt., das neue Anlehen könnte diesen Cours möglicherweise etwas drücken; wenn Sie dagegen das 5. Prozent in Aussicht stellen, so wird dieses Anlehen auf der Stelle Gegenstand der Speculation und wir werden Abnehmer genug für unsere Obligationen finden; ich möchte sogar dafür bürgen, daß sie nicht nur den Cours unserer jetzigen 4 pCt. Obligationen erreichen, sondern nach Verlauf einiger Zeit sehr gesucht sein und bedeutend steigen werden. In der That ist der Zinfuß von 5 pCt. seit einiger Zeit in den Hintergrund getreten; bei allem dem spricht die Gewohnheit für ihn und begreiflicher Weise sind Obligationen, deren Solidität sonst nicht verdächtig ist, die 5 pCt. Zinsen tragen, oder wenigstens diesen Zinsfuß unter Bedingungen, die nicht rein chimärisch sind, in Aussicht stellen, sehr beliebt.

Hosted by Google

Ohne Zweifel ist dieses auch der Grund, wodurch Rußland sich bewogen fand, bei dem großen Anlehen von 50 Millionen Silberrubel für die Erbauung seiner Eisenbahnen das 5. Prozent gerade so in Aussicht zu stellen, wie dieses in dem Gesetzesvorschlage geschehen ist, den wir so eben berathen. Ein Gleiches hat Hannover bezüglich des dreiprozentigen, für die Erbauung seiner Eisenbahnen aufzunehmenden Anlehens gethan; der Vorschlag der Regierung wurde von der ersten Kammer angenommen; die zweite Kammer hat ihn vorerst verworfen und es steht noch zu erwarten, in welcher Weise sich die beiden Kammern am Ende vereinigen werden. Aus allen diesen Gründen erkläre ich wiederholt, daß ich für den Antrag der Regierung in der vollesten Ueberzeugung stimme, daß dadurch das Anlehen mit Leichtigkeit und ohne unserm Credit zu schaden, bewerkstelligt werden wird.

Der Präsident: Meiner Ansicht nach sollten wir über den Punkt, welchen der Abgeordnete Aull nachträglich zur Sprache gebracht hat, nicht streiten, da der Fall nicht wohl vorkommen wird, daß die Eisenbahn mehr, als 4 pCt. abwirft. Kein Kaufmann, kein Banquier, kein Kapitalist, kurz Niemand, der es versteht, wird sich durch die Zusicherung eines wenigstens sehr ungewissen weiteren Zinsenprozents zur Betheiligung bei der Anleihe bestimmen lassen.

Der Abg. Lotheißen: Ich kann dem Herrn Präsidenten insofern nicht beistimmen, als ich nicht glaube, daß man jetzt schon voraussetzen kann, die Eisenbahn werde niemals mehr, als 4 pCt. eintragen. Ich glaube im Gegentheil, nach einiger Zeit wird sie jedenfalls mehr eintragen, vielleicht erst in 6, 8 oder 10 Jahren Tritt dann der Fall ein, daß die Bahn 5 pCt. rentirt, so wird das 5. pCt. der Staatskasse sehr zu gute kommen; aber es wird auch, wie ich wenigstens glaube, das einzige Mittel sein, das zu negociirende Anlehen zu Stande zu bringen, ohne Contrakt mit einem Banquier. Das 5. pCt. ist eine esca, eine Lockspeise, für Manchen, der ohne dieses 5. pCt. sein Geld nicht der Tilgungskasse leiht. — Indessen wird man, auch wenn dieses 5. pCt. in Aussicht gestellt bleibt, im Inlande das erforderliche ganze Baukapital nicht aufbringen können. Eröffnet man aber dabei auch den ausländischen Kapitalisten die Concurrenz, so dürfte in dem vorgeschlagenen Wege das Kapital durch Privatanlehen zu erlangen und die kostspielige Hülfe eines Banquierhauses zu umgehen sein. Sollte dieses dennoch nicht möglich sein, also der Fall eintreten, zu einem Banquier die Zuflucht zu nehmen, dann möchte ich dieses 5. pCt. nicht in Aussicht genom-

Hosted by Google

men sehen; denn bei den Unterhandlungen mit einem Banquier würde dieser auf das 5. pCt. keine Rücksicht nehmen, die Bedingungen zur Anleihe darum nicht billiger stellen, und den in Frage stehenden fünften Zinsgulden nur zu seinem Vortheile benutzen.

Ich wünsche deshalb, daß ein Weg ausgemittelt werden könnte, auf welchem blos denjenigen Darleihern, die unmittelbar der Tilgungskasse das Geld leihen, das 5. pCt. in Aussicht gestellt werden könnte, mit Ausschluß des Banquiers und derjenigen, welche demnächst die Obligationen durch den letzteren beziehen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich möchte mir nur die Frage erlauben, wo das 5. pCt. herkommen soll? Denn wenn ich die Beschlüsse der ersten Kammer und die Anträge des Ausschusses richtig verstanden habe, so sind ja alle reine Ueberschüsse zur Amortisation bestimmt und diese 50,000 fl. Tilgungsfond werden nach gegenwärtiger Interpretation nur für den Fall in Aussicht genommen, daß diese Ueberschüsse nicht hinreichen, um wenigstens 50,000 fl. jährlich zu amortisiren; nur dann, wenn alles, was nach der Zinsenzahlung übrig bleibt, nicht zur Amortisation bestimmt wäre, könnte dieser Ueberschuß zur Zinsenerhöhung verwendet werden.

Der Abg. Aull: Ich bin mit dem Abgeodneten Lotheißen ganz und gar einverstanden. Nur möchte er irren, wenn er glaubt, daß wenn wir uns an Banquiers wenden müßten, das in Aussicht gestellte fünfte Procent uns keinen besonderen Vortheil gewähren würde. Je nachdem die Bedingungen vortheilhafter sind, desto leichter und zu desto besseren Preisen setzt der Banquier die Obligationen ab, und in demselben Maße sind seine Forderungen für die Negotianten billiger. Kann er hoffen, die Obligationen bald zu 102 pCt. zu placiren, so wird er sie gerne pari übernehmen, weil sein Benefice dann auf jede Million die enorme Summe von 20,000 fl. beträgt. Darf er gar hoffen, den Cours auf 104 pCt. zu treiben, so wird er die Obligationen gerne zu 102, vielleicht zu 102½ oder 103 übernehmen. Muß er aber fürchten, die Obligationen nur pari placiren zu können, so giebt er höchstens 98 pCt. Da wir unsere Obligationen ohnehin, um den Zinsenverlust zu vermeiden, nur in 4 oder 5 Raten emittiren werden, so bleibe ich dabei, daß es am besten ist, wenn die Staatskasse diese Emission an die einzelnen Darleiher selbst bethätigt, und bin fest überzeugt, daß es ihr an Abnehmern nicht fehlen wird.

Hosted by Google

Der Abg. Valckenberg: Der Abgeordnete Aull scheint zu übersehen, daß wenn das fünfte Procent in Aussicht genommen ist, dadurch viele Inconvenienzen entstehen und der Banquier, der das Anlehen in seine Hände bekommt, viele Vortheile zu unserem Nachtheil daraus ziehen kann, die man ihm nicht zugestehen soll; darum ist es besser, wenn in runder Summe das Nöthige festgestellt und das fünfte Procent nicht in Aussicht gestellt wird.

Stellen Sie das fünfte Procent in Aussicht, so ist es allerdings ein Lockvogel, welcher die Kapitalisten animirt, sich bei dem Anlehen zu interessiren, allein wir brauchen keinen Lockvogel, weil wir Geld genug à 4 pCt. gegen unsere von den Ständen garantirten Obligationen finden, und dagegen uns, durch das in Aussicht gestellte fünfte Procent, dergestalt in ihre Hände geben, daß ich nicht voraussehe, wie wir uns solchen wieder entwinden können. — Ja, der Tilgung würde auch ein solches fünfte Procent sehr im Wege stehen, und die Inhaber von Obligationen, die ein fünftes Procent in Aussicht stellen, würden uns dadurch an der Kordel führen, während wir durch ein vierprocentiges Papier bei der Tilgung uns ganz frei bewegen können.

Das fünfte Procent in Aussicht stellen, heißt im Interesse der Kapitalisten gesprochen, während der, welcher auf vier Procent stehen bleibt, im Interesse unseres Staatshaushaltes spricht.

Zu Artikel 4 u. 5.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Rücksichtlich des von der ersten Kammer in diesem Artikel votirten Tilgungsfonds von 50,000 fl., will ich mir nur die Bemerkung erlauben, daß, um die Allgemeinheit des Gesetzes aufrecht zu erhalten, es vielleicht zweckmäßiger wäre, wenn man statt eines bestimmten Fonds von 50,000 fl, $^1/_2$ pCt. des Anlagekapitals hierfür festsetzte.

Der Abg. Städel: Wenn Sie nur $^1/_4$ pCt. oder 25,000 fl. als Tilgungsfond aussetzen, so brauchen Sie 81 Jahre, um ein Anlehen von 10 Millionen zu tilgen; wenn Sie dafür $^1/_2$ pCt. bestimmen, so brauchen Sie 54, und wenn Sie nach meinem Antrage 1 pCt. verwenden, so brauchen Sie 43 Jahre zur Tilgung. Es liegt bei jedem Tilgungsfond in der Natur der Sache, daß die Zinsen, welche von den bereits zurückgezahlten Kapitalien erspart werden, dem Tilgungsfond als weiterer Zuschuß zufließen. Dies liegt in der Idee selbst und braucht nicht besonders ausgesprochen zu werden.

Hosted by Google

Wenn Sie, meine Herren, sich für einen starken Tilgungsfond aussprechen, so haben Sie bessere Aussicht, ein großes Kapital, wie Sie solches brauchen, zu günstigeren Bedingungen aufzubringen, als wenn Sie nur ¼ oder auch ½ pCt. jährlich zur Tilgung bestimmen. Sie müssen in letzterem Falle natürlich eine längere Reihe von Jahren für die allmählige Rückzahlung voraussehen, das Anlehen wird also von den Kapitalisten und in der Handelswelt nicht so gesucht werden, als wenn man 1 pCt., wie dies gewöhnlich bei Staatsanlehen für diesen Zweck in Aussicht genommen wird, bestimmt. Wenn Sie 1 pCt. festsetzen, so werde ich beistimmen, daß Sie alsdann zu gleicher Zeit die von der Staatsregierung beantragte Subvention von 2 Heller von einem Gulden Normalsteuerkapital bewilligen, um die Mittel zu schaffen, und zwar von dem Zeitpunkte an, wo eine gewisse Summe des Anlehens aufzunehmen und zu verwenden bestimmt würde. Durch diese Subvention würde der Tilgungsfonds gebildet und ein Ueberschuß bliebe verfügbar, um die Zinsen des nach und nach aufzunehmenden Kapitals wenigstens zum Theil zu decken, bis zu der Zeit, wenn die Bahn rentbar würde.

Auf diese Weise werden Sie zu den günstigsten Bedingungen ein Anlehen negociiren können.

Es fragt sich nun, ob Sie nicht dieses Anlehen durch Concurrenz zu besseren Bedingungen machen? Wenn auch bestimmt wird, daß 10 Millionen aufgenommen werden sollen, so brauchen Sie diese Summen doch nicht im ersten Jahre, sondern nur nach und nach. Die Gesellschaft, welche ein solches Anlehen übernehmen würde, oder der Banquier, der sich damit befaßte, würde auf 6 Jahre hinaus etwa in monatlichen Raten die Zahlungen übernehmen, und Sie würden vielleicht auf diese Weise Ihre vierprocentigen Obligationen zu 101 oder 102, wie jetzt die vierprocentigen Fonds stehen, anbringen.

Es ist aber gewiß, daß die Aussicht einer schnelleren Tilgung einen günstigeren Cours bedingen wird.

Wenn durch Subscription im Inlande das Anlehen nicht erfüllt würde, müßte man doch zu den Banquiers seine Zuflucht nehmen, und es wären alsdann weniger günstige Bedingungen zu erwarten, da bei der erwiesenen Unzulänglichkeit der Subscription die Nothwendigkeit bestünde, sich in die Vorschläge zu fügen. Um diesen Nachtheil zu vermeiden und doch dem inländischen Kapitalisten eine Betheiligung zu sichern, könnte man sich die Verfügung über eine Summe

Hosted by Google

von einer Million, oder mehr, vorbehalten, die man solchen Liebhabern abgeben könnte, unter der Bedingung, den nicht verwendeten Rest an den Unternehmer des Anlehns zu überweisen.

Ich wiederhole nochmals, wenn Sie 1 pCt. Tilgungsfond festsetzen, und 4 pCt. Zinsen bewilligen, so werden Sie die Obligationen etwas über pari anbringen können, und darin besteht ein beachtungswerther Vortheil. — Ich glaube, es ist dies besser, als wenn Sie damit anfangen, eine Subscription für Einzahlungen zu eröffnen. Der Betrag derselben wird weit hinter dem wirklichen Bedürfniß zurückbleiben, und um so lästiger werden hernach die Bedingungen sein, unter denen die Banquiers, an die man sich am Ende doch wenden müßte, die Anlehen übernehmen würden.

Der Abg. Aull: Was die Amortisation betrifft, so bin ich der Meinung, daß man eine sogenannte componirte Amortisation eintreten lasse, mit anderen Worten, daß man dazu die in Aussicht gestellte jährliche Summe von 50,000 fl. bestimmte. Dadurch werden für das nächste Jahr bei 5 pCt. Zinsen schon 2500 fl. an Zinsen gespart. Diese 2500 fl. läßt man dem Amortisationsfond zuwachsen und auf diese Weise macht sich die Amortisation weit schneller, als sonst bei den Bestimmungen eines Tilgungsfonds geschehen sein würde. Ich glaube, daß dieses die Ansicht der ersten Kammer und auch der unseren ist. Ich habe also darüber nichts mehr zu sagen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Zu dem Vorschlag des Abgeordneten Städel erlaube ich mir erläuternd zu bemerken, daß, wenn man 4 pCt. Zinsen und ½ pCt. Tilgungsfond annimmt, die Tilgungsperiode 56 Jahre dauert. Bei 4 pCt. Zinsen und einem ganzen pCt. Tilgungsfond dauert aber die Tilgung nur 41 Jahre. Der Unterschied beträgt also 15 Jahre; ich lasse dahin gestellt sein, ob hierdurch ein wesentlicher Vortheil errungen wird.

Der Abg. Lotheißen: Nur in der Summe ist ein Unterschied. Das ½ pCt. wird jährlich 45,000 fl. betragen, wenn man annimmt, daß mit 9 Millionen die ganze Bahn gebaut werden kann.

Der Abg. Schmitthenner: Die Ansicht des Ausschusses ist eigentlich die gewesen, den Amortisationsfond von 50,000 fl., oder von ½ pCt. als Minimum zu betrachten, welches in allen Fällen zur Tilgung verwendet wird. Außerdem ist aber angedeutet, daß aus den Ueberschüssen, welche die Rente der Bahn etwa abwirft, ein weiteres Rembourse-

Hosted by Google

ment stattfinden möge. Indem endlich in dem Ausschußberichte von einer nach den gewöhnlichen Regeln eingerichteten Amortisation die Rede ist, so versteht sich, daß dem Tilgungsfond die Zinsen der getilgten Kapitalien zuwachsen, die Tilgung also in geometrischer Progression fortschreiten solle.

Der Präsident: Es sollen also nach den geäußerten Ansichten aus den Ueberschüssen, welche die Bahn liefert, vorzugsweise

1) die Zinsen der aufgenommenen Kapitalien gedeckt, und nach Berichtigung der Zinsen,
2) die Kapitalabschlagszahlungen geleistet werden.

In den Jahren, wo diese aus den Ueberschüssen zu leistenden Abschlagszahlungen nicht 50,000 fl., nebst den durch die Amortisation erspart werdenden Zinsen betragen, oder nach dem Vorschlag des Herrn Regierungscommissärs nicht $^1/_2$ pCt. des Anlagekapitals, soll das Fehlende aus Staatsmitteln zugeschossen werden.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich habe früher den Beschluß der ersten Kammer so verstanden, daß die 50,000 fl. als ein absoluter Zusatz zum Tilgungsfond zu betrachten seien, und daß außerdem noch die Ueberschüsse der Bahn zur Amortisation verwendet werden sollen.

Der Präsident: Ich habe den Beschluß der ersten Kammer anders verstanden, nämlich dahin, daß aus den Ueberschüssen 50,000 fl. nebst dem Betrag der durch die Amortisation erspart werdenden Zinsen getilgt werden sollen. Betrügen aber die Ueberschüsse weniger, so soll das Fehlende aus Staatsmitteln zugeschossen werden.

Zu dieser Ansicht bestimmen mich hauptsächlich die in dem Ausschußbericht der ersten Kammer, Seite 5, pos. 3 enthaltenen Motive, und die Betrachtung, daß die Abstimmung der ersten Kammer lediglich als Folge des Ausschußberichtes, und nicht als Folge der Diskussion in der ersten Kammer zu betrachten ist.

Der Abg. Schmitthenner: Was der Herr Präsident so eben bemerkte, ist auch ganz die Ansicht, welche unser Ausschuß gehabt hat.

(Der Abgeordnete Valckenberg unterstützt den Antrag des Abgeordneten Städel.)

Der Abg. Peerrot: Ich bin der Ansicht, daß man die vorhin gemachte Proposition des Herrn Regierungskommissärs annehmen soll. Einmal sind die 50,000 fl. nur in sofern hinlänglich und in Voraussicht gestellt, als die Eisenbahnen nur circa 10 Millionen kosten sollten. Allein es ist sicher, die

Hosted by Google

Summe bleibt nicht auf 10 Millionen beschränkt, und wenn man nun ½ pCt. von dem zu der ganzen Operation verwendeten Kapital annimmt, so wird der vollständige Betrag des proponirten Tilgungsfonds gedeckt werden und es werden, nach meiner muthmaßlichen Berechnung, in dem Voranschlag den wir von der Staatsregierung vorgelegt bekommen, ungefähr statt 50,000 Gulden, 75,000 Gulden aufzuführen sein. Denn ich glaube, daß das Ganze 15 Millionen kosten wird, in dem Falle nämlich, wenn die beantragten Zweigbahnen auch mit ausgeführt werden. Setzt man aber 1 pCt., wie der Abgeordnete Städel beantragt, fest, so macht dieß auf 15 Millionen gerechnet, jährlich 150,000 fl. und für ein solches Inserat in unserem Budget kann ich nicht stimmen, dazu ist die Summe zu groß. Ich glaube auch nicht, daß es im Interesse der Kammer ist, für diesen Vorschlag zu stimmen.

Der Abg. Graf v. Lehrbach: Jedenfalls würde ich, sollte auch die verehrliche Kammer auf den Vorschlag des Abgeordneten Städel rücksichtlich des 1 pCt. eingehen, gegen den weiteren Zusatz in seinem Antrag mich erklären, daß dann auch der Steuerausschlag von 2 Heller zu gleicher Zeit stattfinden solle. Einestheils aus dem Grunde, weil dadurch die ganze Eisenbahnanlage in ihrer Popularität sehr verlieren würde; zweitens aber auch aus dem Grunde, weil ich es ganz für unnöthig halte. Sowie die Staatsregierung und die Stände die Garantie der Zinsenzahlung und der Amortisation des Kapitals übernehmen, so ist Alles damit gethan, und Alles gesagt, was auszusprechen ist. Tritt der unglückliche Fall ein, daß eine Erhöhung der direkten Steuer nothwendig ist, um die jetzt zu übernehmenden Verbindlichkeiten erfüllen zu können, dann ist erst der Moment eingetreten, wo darüber zu berathen ist.

Der Abg. Schmitthenner: Der Abgeordnete Städel hat durch sein Amendement eine der interessantesten Fragen der Finanzwissenschaft zur Sprache gebracht, welche in der französischen Deputirtenkammer vom Jahre 1827 zwischen Herrn Lafitte und dem damaligen Finanzminister v. Villèle sehr ausführlich und gründlich discutirt worden ist. Herr Lafitte war als Kaufmann ebenfalls dafür, einen großen Tilgungsfond zu bestimmen und lieber nach der Art, wie bei den Franzosen gewöhnlich in dieser Beziehung verfahren wird, ein höheres Nominalkapital anzuerkennen, weil er sagte, man gewinne durch die Festsetzung einer geringeren Rente und eines höheren Nominalkapitals die Mittel zur Bildung eines stär-

keren Amortisationsfonds und je größer dieser sei, desto schneller erfolge die Tilgung. Herr v. Villèle entgegnete aber richtig, einmal daß sich dieser Satz nicht allgemein aufstellen lasse, sondern alles von der bestimmten Größe des Fictivkapitals und des Tilgungsfonds abhänge, wobei eine specielle Berechnung Vortheil und Nachtheil aufzeigen müsse, sodann aber, daß wenn die Mittel zur Dotirung eines stärkeren Amortisationsfonds aus den Staatsmitteln entnommen werde, dieselbe Größe, die als positive in der Form des Tilgungsfonds operire, auch als negative in der Tasche der Steuerpflichtigen nach einer geometrischen Proportion anwachse. — Wir würden auch hier, wenn wir ein höheres Tilgungsprocent annähmen, die Last, welche überdieß auf der Gegenwart ruht, vermehren müssen. So sehr auch die Bemerkung des Abgeordneten Städel richtig stehen mag, daß eine Erhöhung der Tilgungsrente den Credit erhöhen und das Anlehen bei den Geschäftsleuten beliebter machen könne, so würde es auf der anderen Seite auch um so mehr auf die Contribuenten im Staate drücken. Ich bedaure daher, dagegen sein zu müssen.

Der Abg. Lotheißen: Wenn ein jährlicher Amortisationsfond mit $^1/_2$ pCt. angenommen wird, so wird dieß bei einem Anlagekapital von 9 Millionen 45,000 fl. betragen, und die jährlichen Zinsen vom Kapital würden sich zu 4 pCt. auf 360,000 fl. berechnen, das Ganze also zusammen jährlich auf 405,000 fl. Bei 1 pCt. Tilgungsfond wachsen dem jährlichen Bedarf zur Amortisation weitere 45,000 fl. zu. Wir hätten also jährlich für Zinsenzahlung und Amortisation 450,000 fl. zu bezahlen.

Dieser Unterschied ist aber jedenfalls so bedeutend, daß ich mich viel eher für die jährliche Tilgung mit $^1/_2$ pCt. des Kapitals entscheide, und unseren Nachkommen etwas überlasse, als für die der gegenwärtigen Generation lästigere Tilgung mit 1 pCt.

Ich schließe mich dem Antrage auf die Bestimmung einer geringeren Summe zur Kapitaltilgung um so mehr an, als ich von der Voraussetzung ausgehe, daß, was wir hoffen, wenn die Eisenbahn bedeutend mehr reveniren sollte, als zur Aufbringung der Zinsen und des Amortisationsquantums nothwendig ist, es ja unbenommen sein wird, stärkere Tilgungen eintreten zu lassen, zu welchem Ende nothwendig erscheint, in den Obligationen, oder in dem Gesetz, oder wo es sonst am passendsten ist, den Vorbehalt einer beliebigen stärkeren Tilgung ausdrücklich zu poniren, so daß die Tilgungskasse im schlimmsten Falle nur verpflichtet sein wird, das Mi-

Hosted by Google

nimum von $^1/_2$ pCt. mit dem Betrage der ihm zuwachsenden, durch die früheren Kapitalrückzahlungen ersparten Zinsen zu prästiren. Sollte nöthig sein, förmlichen Antrag zu stellen: daß der erwähnte Vorbehalt entweder in die Obligationen, oder in das Gesetz aufgenommen werde; — so will ich dieses hiermit beantragen.

Der Präsident: Es wird genügen, wenn der Vorbehalt stärkerer Tilgung in die Obligationen aufgenommen wird.

Der Abg. Lotheißen: Es ist nach dem bisher Verhandelten wohl hinreichend, daß der Gegenstand in dem Protokoll gewahrt oder zur Sprache gebracht ist.

Der Abg. Aull: Ich theile die Ansicht des Abg. Lotheißen; ein Staat baut ein Werk der Art nicht blos für sich und die Gegenwart, sondern er baut es für die Zukunft, und diese Zukunft ist schuldig, an einer solchen Anlage, welche für die Ewigkeit ist, das Ihrige beizutragen, und wir hätten sehr unrecht, die Gegenwart zu sehr zu belästigen. Wir handeln als recht gute Familienväter, wenn wir eines Theils die Interessen des Anlagecapitals bezahlen, und wenn wir auf der anderen Seite den Gegenstand, den wir für Industrie und Handel geschaffen haben, gehörig unterhalten und schon in der Gegenwart eine verhältnißmäßige Amortisation eintreten lassen. Daher halte ich eine Amortisation von 1 pCt., welche jährlich 90,000 fl. oder vielleicht gar 120,000 fl. betragen würde, für zu hoch, und bin vielmehr damit einverstanden, daß man die Amortisation auf ein halb Procent beschränke, wenn gleich dadurch die Tilgung des Baucapitals auf 60 und vielleicht noch mehrere Jahre verschoben wird; denn das Werk wird nach 200 und mehreren Jahren noch bestehen und unsern Nachkommen Nutzen, und vielleicht größeren Nutzen als uns selbst, bringen. Dagegen bin ich vollkommen damit einverstanden, daß die Tilgungssumme vergrößert werde, wenn dieses aus dem Ertrage der Bahn geschehen kann.

Der Präsident: Es gibt auch noch andere Gründe, welche eine frühere Tilgung herbeiführen können. Es kann z. B. eintreten, daß wir Anfangs zu 4 pCt. Capitalien aufnehmen müssen, während wir später solche zu 3 pCt. oder $3^1/_2$ pCt. erhalten können. In einem solchen Falle muß der Staat die vierprocentigen Schulden aufkündigen und tilgen können. Also hüte man sich, ihm durch eine oder die andere Bestimmung im Gesetz die Hände zu binden.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Sobald die Fassung so ist, daß aus den paratesten Staatsmitteln der Bedarf genommen werden darf, und daß, wenn diese nicht hinreichen,

Hosted by Google

auch noch ein besonderer Steuerausschlag stattfinden soll, so habe ich nichts dagegen zu erinnern.

Der Abg. Aull: Unsere Eisenbahn kann auf keinen Fall vor Ablauf von 5 oder 6 Jahren etwas eintragen. Angenommen nun, wir nehmen im ersten Jahre 2 Millionen auf und jedes folgende Jahr ebensoviel, so wären im ersten Jahre an Zinsen zu 5 pCt. 100,000 fl., im zweiten Jahre 200,000 fl., im nächst-folgenden 300,000 fl. und so fort erforderlich, nach Ablauf von 5 Jahren hätten wir also 1,500,000 fl. oder zu 4 pCt. 1,200,000 fl. auszugeben.

Wie sollen wir diese Zinsen bezahlen, soll etwa ein weiteres Capital dafür aufgenommen werden? dann würden wir nicht 9, sondern 10, 11, 12, 13 Millionen aufnehmen müssen. Darum hielt ich die erste Proposition der Staatsregierung für sehr gut, daß auf der Stelle zwei Heller vom Gulden Normalsteuercapital erhoben werden sollen. Nach meiner Ansicht könnte diese Maßregel nur dann umgangen werden, wenn man zu der Emission von 1 Million Kassenscheine stimmte, weil dadurch der Zinsenbetrag des Baucapitals während der Zeit, wo die Bahn noch nicht rentabel ist, wenigstens approximativ gedeckt werden würde. Will man aber eins und das andere nicht, so werden wir bei Vollendung der Bahn an Zinsen anderthalb Millionen absorbirt haben, die Schuld für den Bau der Bahn wird um anderthalb Millionen größer, sonach die Rentabilität der Bahn um eben so viel geschmälert sein.

Man hat geäußert, wenn man die Steuer von zwei Hellern vom Gulden Normalsteuer-Kapital und die Emission von einer Million Kassenscheine nicht bewillige, so müsse nöthigen Falls ein Steuerausschlag erhoben werden. Da dieses doch nicht anders, als mit Zustimmung der Stände geschehen kann, so wünschte ich eine nähere Erklärung über diese Aeußerung.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Der Abgeordnete Aull macht hier auf eine Lücke aufmerksam, welche in einem vorderen Beschluß der hohen ersten Kammer zu sein scheint. Man hat aber im Ausschußbericht der zweiten Kammer nur für die Periode Vorsehung getroffen, wo schon einiger Ertrag aus der Bahn hervorgehen wird, und nicht an die Periode während des Baues gedacht, wo noch nichts eingeht.

Die Staatsregierung hatte deßwegen schon vom 1. Juli d. J. an den Zusatz in dem Steuerausschlag proponirt, um daraus die Zinsen des Capitals zu erhalten; darauf ist auch die Berechnung gegründet worden, welche ich dem Herrn Aus-

Hosted by Google

schußreferenten mitgetheilt habe. Wenn man später den Vorschlag machte, daß man die Worte:

„zur Verminderung des Betrags der Anleihe"

weglassen und die emittirten Kassenscheine vorzugsweise zur Verzinsung während des Baues verwenden wolle, so fand ich um deßwillen hierbei nichts zu erinnern, weil der Zweck des Steuerausschlags hierdurch auf andere Weise erreicht wurde. Wenn man aber nun die Kassenscheine und den Steuerausschlag ganz wegnehmen will, dann wird jeden Falls ein bedeutendes Deficit entstehen, und dann müßte für diesen Ausfall von einer Million während des Baues der Bahn Vorsehung getroffen werden.

Nur unter der Voraussetzung, daß Kassenanweisungen bis zu einer Million emittirt werden, ist Alles gewahrt. Fällt diese Emission aber hinweg, so muß jeden Falls schon jetzt für die Verzinsung eine Bestimmung getroffen werden.

Wie mir scheint, ist daher in dem Beschluß der ersten Kammer keine Lücke, sondern sie entsteht erst dann, wenn die Kassenanweisungen nach dem gegenwärtigen Antrage wegfallen.

Der Präsident: Wenn die Kassenanweisungen wegfallen, dann geht es wie bei gewöhnlichen Privatunternehmungen. Das Geld, welches man, bevor die Bahn rentbar wird, zu den Zinsen bedarf, muß aufgenommen und dem Kostenbetrag der Eisenbahn zugefügt werden.

Der Abg. Aull: Bei der Actiengesellschaft für die Taunuseisenbahn sind während des Baues gar keine Interessen bezahlt worden, die Zinsenzahlung war vielmehr, so viel ich weiß, suspendirt, bis die Bahn rentabel geworden war. Dies ist aber bei einer Staatseisenbahn unmöglich. Sowie wir ein Capital aufnehmen, beginnt auch der Zinsen-Lauf; so werden die 9 Millionen, die wir jetzt votiren, in so weit wir nicht einen besonderen Fond für die Verzinsung anweisen, bis zur Vollendung des Baues zu 10 Millionen anschwellen. Wenn wir aber den Steuerausschlag von zwei Heller genehmigen, oder wenn wir eine Million Kassenscheine creiren, so haben wir Mittel, die Interessen für die ganze Bauperiode zu zahlen, ohne daß wir am Ende des Baues, wo die Bahn rentabel ist, eine neue Schuld von einer Million und mehr für die Zinsen finden.

Der Abg. Schmitthenner: Ich bitte die verehrliche Kammer, nicht zu übersehen, daß nach der Berechnung, welche sich auf Seite 17 des Ausschußberichtes befindet, immer vorausgesetzt ist, daß gleich im Anfang des Jahres die ganze

Hosted by Google

Summe aufgenommen wird und blos in diesem Falle die Zinsen von der einen Million, welche im ersten Jahre aufzunehmen ist, 40,000 fl. betragen können. Nimmt man aber an, daß das Capital erst in der Mitte des Jahres aufgenommen wird, dann betragen die Zinsen im ersten Jahre nur 20,000 fl.

Das System des Ausschusses, wie es der Bericht andeutet, ist das soeben von dem Herrn Präsidenten ausgesprochene, daß nämlich die Zinsen mit zum Baukapital gehören sollen. Wir haben außerdem geglaubt, daß es möglich sein werde, künftig bei dem Budget in einer Finanzperiode, welche so bedeutenden Aufwand erfordert, nicht unbedeutende Ersparnisse eintreten zu lassen, daß es namentlich, da hoffentlich die diesmal so bedeutende Position für ungewöhnlichen Militäraufwand wegfällt, thunlich werde, einen Theil wenigstens der Zinsen aus den laufenden Staatseinnahmen zu decken.

Die Umlage einer Steuer ist nur als das äußerste Subsidium von dem Ausschusse betrachtet worden.

In Beziehung auf einen neulich ausgesprochenen Wunsch des Abgeordneten Frank von Reddighausen, für den Fall, daß eine Steuerumlage nöthig werden sollte, eine Einkommentaxe einzuführen, will ich nur bemerken, daß unser ganzes Steuersystem auf das reine Einkommen basirt ist, bei einer Umlage also auch Alle, die ein reines Einkommen im Staate haben, verhältnißmäßig zugezogen werden.

Der Präsident: Es liegt im Antrag unseres Ausschusses und in dem Beschlusse der ersten Kammer, daß die Zinsen der aufgenommenen Capitalien bis zur Rentbarkeit der Bahn aus den paratesten Staatsmitteln bezahlt werden sollen. In Baden heißt es: „die Capitalien, welche aufgenommen werden, sollen aus den Ueberschüssen verzinßt werden und wenn diese nicht hinreichen, aus Staatsmitteln." So lange die Bahn nicht fertig ist, gibt es keine Ueberschüsse und muß man deßhalb entweder die Zuflucht zu den Staatsmitteln nehmen, oder Falls dieses nicht thunlich ist, das Bedürfniß durch Anleihen aufbringen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Das ist natürlich; wie die erste Kammer ihren Beschluß gefaßt hat, so war allerdings die Emission der Kassenscheine für die Verzinsung hinreichend. Sobald aber die Kassenscheine wegfallen, muß der Bedarf durch irgend ein anderes Mittel gedeckt werden, denn die Ueberschüsse der Staatskasse aus anderen Rubriken sind dazu durchaus nicht genügend.

Hosted by Google

Der Abg. Franck (Hofgerichtsrath): Hoffentlich wird das Defizit bis zum nächsten Budget nicht so bedeutend sein, daß wir nicht den Gegenstand bis zur nächsten Finanzperiode verschieben könnten. Fehlt es uns im nächsten Budget an Mitteln, um die Ausgaben, wozu auch diese Zinsen gehören, zu decken, so werden wir dann auf neue Mittel denken müssen, um unsere Einnahme zu erhöhen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Dagegen muß ich protestiren, daß aus den Ueberschüssen der Staatskasse etwas zu diesen Zwecken verwendet werde, indem das Budget überdies schon so beschnitten ist, daß wir die nothwendigsten Bedürfnisse nicht damit befriedigen können. Dies muß ich hier ganz unumwunden erklären, indem die Staatsregierung auf so etwas unter keinen Umständen eingehen kann.

Der Abg. Lotheißen: Auf jeden Fall scheint mir aber der Ausschlag von 2 Heller auf den Gulden Normalsteuercapital zu viel. In dem Jahr 1842 sind noch gar keine Zinsen zu entrichten. Erst im nächsten Jahre wird von einer geringen und im Jahr 1844 von einer etwas stärkeren Zinsenzahlung die Rede sein; bis zum Anfang der nächsten Finanzperiode werden mithin keineswegs 350,000 fl. Zinsen zu bezahlen sein. Der Steueraufschlag von 2 Heller auf 1 Gulden Normalsteuercapital berechnet sich aber für jedes Jahr, wie der Abgeordnete Hügel mich versichert hat, auf 116000 fl. Dieser Steueraufschlag würde also jedenfalls das Bedürfniß bei weitem übersteigen, weßhalb auch ich der Lage der Sache angemessen finde, von einer Deckung der Zinsen durch Steuerausschlag vor der Hand zu abstrahiren.

Der Präsident: Der Ausschlag würde um so mehr zu hoch sein, da er auch die Amortisation betrifft und in den ersten Jahren nicht amortisirt wird.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Wenn der fragliche Ausschlag nur zu diesem Zwecke stattfindet, so wird dasjenige, was übrig bleibt, allerdings nicht in die Staatskasse fließen, sondern es wird für die Zukunft aufgespart werden müssen.

Der Präsident: Mir scheint es zweckmäßig zu sein, daß für diese Finanzperiode kein Steuerausschlag wegen der Eisenbahn stattfindet. Die Staatsregierung kann, wie bereits erwähnt, das jedenfalls nicht bedeutende Zinsenbedürfniß aus Staatsmitteln entnehmen oder durch Anlehen aufbringen, und dann auf dem nächsten Landtage weitere Propositionen machen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich nehme diesen Vorschlag, wonach die Staatsregierung ermächtigt werden soll,

Hosted by Google

dasjenige, was zur Verzinsung nothwendig ist, ebenfalls als Capital aufzunehmen, nur für den Fall eventuell an, daß weder Kassenscheine emittirt, noch ein Steuerausschlag bewilligt werden sollte. Dagegen erkläre ich wiederholt, daß eine Verweisung auf die Ueberschüsse der Staatskasse durchaus nicht platzgreiflich ist.

Der Abg. Frank (von Reddighausen): Ich bin der Ansicht des Herrn Regierungscommissärs und glaube, daß, wenn wir uns entschließen, eine Eisenbahn zu bewilligen, wir uns auch entschließen müssen, dem Volke sogleich anzukündigen, daß sie Kosten macht und daß Steuern ausgeschrieben werden müssen.

Ich kann aber nicht dem Vorschlag beistimmen, daß auf jeden Gulden des jetzt vorhandenen Normalsteuercapitals 2 Heller oder irgend ein anderer Betrag ausgeworfen wird, weil dadurch die Grundeigenthümer gedrückt werden würden. Wenn man sagt, unsere gesammten directen Steuern seien Einkommensteuern, so ist dies nicht richtig.

Wir haben gehört, daß die Normalsteuercapitalien überhaupt 14 Millionen betragen. Von diesen 14 Millionen sind, glaube ich, 10 Millionen Grundsteuercapital, also würden von der ganzen Summe, welche ausgeschlagen werden würde, $^{10}/_{14}$ ausschließlich den Besitzern des Grundvermögens zur Last fallen. Dann haben wir etwa 1 Million Gewerbsteuercapital. Von dem ganzen Ausschlag fiele also $^{1}/_{14}$ ausschließlich den Gewerbtreibenden zur Last.

Nur die übrigen 3 Millionen, also nur $^{3}/_{14}$ des Ganzen, sind Personalsteuercapital oder solche Steuercapitalien, nach welchen auf das gesammte Einkommen des Volkes Steuern ausgeschlagen werden und wobei die Besitzer des Grundvermögens wieder beigezogen werden, und zwar in dem nämlichen Verhältnisse, wie die übrigen Staatsangehörigen auch. Wenn ich also vorschlage, daß auf dieses Personalsteuercapital, — oder ein Klassen- oder Einkommensteuercapital, — einerlei, in welcher Form oder unter welchem Namen, der ganze Ausschlag geschehe, so beruht dies auf dem einfachen Grundsatze, daß die Vertheilung der Steuerbeiträge ganz gleich nach dem Einkommen geschehen müsse.

Soll die ganze Last, oder doch der größte Theil derselben auf die Grundbesitzer geworfen werden, so kann ich auch nicht für einen Finger breit Eisenbahn stimmen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Wird denn, frage ich, die Grundsteuer nicht ebenfalls von dem reinen Einkommen der Grundbesitzer aus dem Ertrag ihres Grundeigen-

Hosted by Google

thums erhoben? Es werden an dem Rohertrage erst alle Kulturkosten für Tagelohn, Saat, Ernte, Fuhren ꝛc. abgezogen, und dasjenige, was dann rein übrig bleibt, wird als Steuercapital angesetzt. Es ist dies also das reinste und ein noch viel reineres Einkommen, als dasjenige, welches auf den Gewerben und den Personalsteuerpflichtigen ruht.

Der Abg. Frank (von Reddighausen): Was der Herr Regierungscommissär so eben bemerkte, finde ich zwar im Allgemeinen richtig, aber wenn wir diesen Satz weiter verfolgen wollten, so müßte Jedem, der irgend eine andere Art Renten bezieht, seien es Capitalzinsen oder Gehalte oder sonst etwas, der Betrag hiervon als Steuercapital, und hiernach nochmals ein Einkommensteuercapital angesetzt werden.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Dies geschieht vollkommen mit Hülfe der Personalsteuer und besonders durch die indirecten Abgaben. Ich glaube aber nicht, daß diese Discussion hierher gehört, es führt dieselbe auf ganz andere Gegenstände, als diejenigen, welche der gegenwärtigen Berathung vorliegen.

(In Bezug auf die Bestimmung des Entwurfs, die Einsetzung der zu erbauenden Eisenbahn zur Spezialhypothek betreffend):

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich überlasse lediglich der verehrlichen Kammer, hierüber zu beschließen. —

Zu Artikel 6.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich glaube nicht, daß der von dem Ausschuß zu diesem Artikel vorgeschlagene Zusatz an und für sich nothwendig ist. Denn er versteht sich schon von selbst, wenn das Anlehen durch die Vermittelung der Staatsschuldentilgungskasse gemacht wird, da alsdann ohnedies alles unter landständischer Controle steht. Dieser Antrag könnte nur in dem Falle eine Bedeutung haben, wenn eine besondere Commission für das Eisenbahnanlehen ernannt werden sollte, wo alsdann bestimmt werden müßte, daß auch diese unter Controle der Landstände stehen solle. —

Am Schlusse der Discussion über den Gesetzesentwurf bemerkt:

Der Präsident: Ich halte für nöthig und beantrage, daß in das Gesetz die Bestimmungen des Artikels 2 und 3 des Gesetzes über die Tilgung der Staatsschuld vom 16. Juli 1833 aufgenommen werden, etwa so, wie dies in dem Gesetze vom 29. März 1836 über denselben Gegenstand geschehen ist, also folgendermaßen:

Hosted by Google

„Die Artikel 2 und 3 des Staatsschuldentilgungsgesetzes vom 16. Juli 1833 finden auf die in Folge des gegenwärtigen Gesetzes vorzunehmenden Capitalabtragungen Anwendung."

Erwähnte beide Artikel des Gesetzes vom 16. Juli 1833 lauten wie folgt:

„Art. 2. Die Ausmittelung der Kapitalien, welche abgetragen werden sollen, geschieht durch Verloosung in Serien.

Die Aufkündigung der Kapitalien, worüber Obligationen auf Inhaber ausgestellt sind, erfolgt in der Großherzoglichen Zeitung, oder in einer frankfurter oder anderen ausländischen Zeitung.

Art. 3. Die aufgekündigten Kapitalien müssen nach Ablauf von drei Monaten gegen Rückgabe der quittirten Originalobligationen, und der etwa dazu gehörigen nicht fälligen Zinskoupons in Empfang genommen werden. Ihre Verzinsung hört mit dem ersten Tage des weiteren Monats auf."

Wenn meinem Antrag nicht Folge gegeben wird, so werden alle Mißstände wieder eintreten, welche vor der Erlassung des angezogenen Gesetzes vom 16. Juli 1833 in Bezug auf die Tilgung der Staatsschuld obgewaltet haben.

(Der Antrag des Präsidenten wird von Seiten vieler Mitglieder der Kammer unterstützt.)

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich habe bei den Vorschlägen des Herrn Präsidenten durchaus nichts zu erinnern.

Zu den von dem Ausschuß, bezüglich der von der ersten Kammer beschlossenen weiteren Wünsche, gestellten Anträgen,

(Weiterer Ausschußbericht S. 7)

und zwar:

Zu Nro. 1 und 2

wird nichts bemerkt.

Zu Nro. 3

äußert:

Der Abg. Frank (von Reddighausen): Da das Material, welches zum Bau der Eisenbahn verwendet wird, vorzugsweise Eisen sein dürfte, so möchte mit dieser Bestimmung nicht viel gewonnen werden, weil weder in unserem Lande, noch in den übrigen Zollvereinsstaaten so viel Eisen fabricirt wird, als wir zum gewöhnlichen Gebrauch nöthig haben, also

Hosted by Google

schon jetzt der Mangel durch Zuschuß aus Belgien oder England gedeckt werden muß.

Von der fraglichen Bestimmung wäre jedenfalls kein großer oder gar kein Vortheil zu erwarten.

Zu Nro. 4.

Der Abg. Schmitthenner: Ich mache nur darauf aufmerksam, daß das hier in Rede stehende Desiderium der ersten Kammer mit dem Vorbehalte zur Annahme empfohlen worden ist, daß die mit anderen Staaten abzuschließenden Verträge seiner Gewährung nicht im Wege stehen.

Der Abg. Otto: Ich bin mit diesem Antrage im Ausschusse nicht einverstanden gewesen. Es mag daher auf einem Versehen beruhen, daß meine abweichende Ansicht in dem Ausschußbericht nicht aufgenommen worden ist.

Zu Nro. 5.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Der hier in Anregung gebrachte Gegenstand hängt von den Vereinbarungen ab; es beruht dies nicht allein in den Händen der Staatsregierung, und auch nicht allein in den Händen der Nachbarstaaten, hier müssen wohl höhere Rücksichten entscheiden. —

Zu Nro. 6

erfolgt keine Bemerkung, und wird hierauf die Berathung über diesen Gegenstand von dem Präsidenten geschlossen.

Zur Beglaubigung:

Schenck,	Hesse,	Lotheißen,	Prinz,
erster Präsident.	zweiter Präsident.	Sekretär.	Sekretär.

Hosted by Google

Hosted by Google

Separat-Protokoll

über die, am Schlusse der fünfundsechszigsten öffentlichen Sitzung,

gehaltene

geheime Sitzung,

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 17. Juni 1842.

Unter Vorsitz des Präsidenten Schenck.

Gegenwärtig: 47 Mitglieder der Kammer.

Der Tagesordnung gemäß schreitet die Kammer zur Abstimmung:

A. über den Gesetzesentwurf, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen betreffend.

Die Frage;

1) Will die Kammer, nach dem Antrage des Abgeordneten Glaubrech, den Gesetzesentwurf ablehnen und die Staatsregierung ersuchen, eine Concurrenz für Privatgesellschaften zum Bau der Eisenbahnen im Großherzogthum zu eröffnen?

wird mit 34 gegen 13 Stimmen verneint.

Hosted by Google

Die Frage:

2) Nimmt die Kammer den Artikel 1 des Entwurfs an, wenn in denselben nach dem Antrage des Abgeordneten Hügel statt: „der Bau der Hauptlinien der Eisenbahnen" gesetzt wird: „der Bau der mit Unseren Ständen vereinbarten Hauptlinien der Eisenbahnen"?

wird mit 37 gegen 10 Stimmen bejaht.

Die Frage:

3) Nimmt die Kammer den ersten Satz des Artikels 2 des Entwurfs an?

wird mit 45 gegen 2 Stimmen bejaht.

Die Frage:

4) Nimmt die Kammer den zweiten Satz des Artikels 2 an?

wird mit 31 gegen 16 Stimmen verneint.

Die Frage:

5) Nimmt die Kammer den Satz 2 des Artikels 2 des Entwurfs dann an, wenn statt: „einer Million Gulden" gesetzt wird: „Sechsmalhunderttausend Gulden"?

wird mit 26 gegen 21 Stimmen verneint.

Die Frage:

6) Will die Kammer von dem Strich des zweiten Satzes des Artikels 2 die Annahme des Gesetzes abhängig machen?

wird mit 25 gegen 22 Stimmen verneint,

die Kammer legt übrigens die Bemerkung in's Protokoll, daß durch die Stellung dieser Frage und die Abstimmung darüber kein Präjudiz bezüglich des von mehreren Mitgliedern behaupteten Grundsatzes ausgesprochen werden solle, daß im Falle der Ablehnung eines Artikels eines Gesetzesentwurfs, oder eines Theils desselben, solcher in das Gesetz nicht aufgenommen werden könne, ohne daß es erforderlich sei, von dem Striche des Artikels oder des betreffenden Theils, die Annahme des Gesetzes abhängig zu machen.

Die Frage:

7) Ging die Kammer bei Beantwortung der vorigen Frage von der Ansicht aus, daß jedenfalls, bevor Papiergeld ausgegeben werde, erst, nach dem Antrage des Ausschusses, das Nähere desfalls gesetzlich bestimmt werde, und will sie davon, daß hiernach verfahren werde, die Annahme des zweiten Satzes des Artikels 2 noch abhängig machen?

wird mit 44 gegen 3 Stimmen bejaht.

Hosted by Google

Die Frage:

8) Nimmt die Kammer den Artikel 3 des Entwurfs an?

wird einstimmig verneint.

Die Frage:

9) Nimmt die Kammer den Artikel 3 in der von der ersten Kammer beschlossenen Fassung dann an, wenn darin statt: „der reine Ueberschuß des dem Großherzogthum zufallenden Antheils am Ertrage der Eisenbahn" gesetzt wird „der reine Ertrag der Eisenbahn"?

wird mit 46 gegen 1 Stimme bejaht.

Die Frage:

10) Nimmt die Kammer die Artikel 4 und 5 des Entwurfs an?

wird mit 46 gegen 1 Stimme verneint.

Die Frage:

11) Nimmt die Kammer die Artikel 4 und 5 in der von der ersten Kammer beschlossenen Fassung an?

wird einstimmig verneint.

Die Frage:

12) Nimmt die Kammer die Artikel 4 und 5 in folgender Fassung an?

Art. 4.

Zur successiven Rückzahlung der zum Eisenbahnbau aufgenommenen Kapitalien ist unverkürzt die Summe bestimmt, welche von dem reinen Ertrag der Eisenbahn nach Berichtigung der Zinsen übrig bleibt. Sollte diese Summe nicht ein halbes Procent von dem Anlagekapital der Eisenbahn in einem oder dem anderen Jahre ausmachen; so soll das Fehlende aus den bereitesten Mitteln der Hauptstaatskasse zugeschossen werden.

Die stückweise Kapitalrückzahlung beginnt mit dem ersten Jahre nach Eröffnung der Eisenbahn.

Art. 5.

Die Stände des Großherzogthums erkennen die für die Eisenbahn contrahirten und verwendeten Kapitalaufnahmen als Staatsschuld an."

wird einstimmig bejaht.

Die Frage:

13) Nimmt die Kammer den von dem ersten Präsidenten vorgeschlagenen Zusatzartikel 4 a an, lautend:

Hosted by Google

„Die Artikel 2 und 3 des Staatsschuldentilgungsgesetzes vom 16. Juli 1833 finden auch auf die in Folge des gegenwärtigen Gesetzes vorzunehmenden Kapitalabtragungen Anwendung.“?

wird einstimmig bejaht.

Die Frage:

14) Nimmt die Kammer den Artikel 6 des Entwurfs an?

wird einstimmig bejaht.

Die Frage:

15) Tritt die Kammer dem Antrage des Abgeordneten Frank von Reddighausen, daß zur Deckung der Zinsen und der Anlagekosten, soweit sich solche nicht durch die Eisenbahnrenten von selbst ergeben, eine Einkommenssteuer angeordnet werden möge, bei?

wird mit 36 gegen 11 Stimmen verneint.

Die Frage:

16) Tritt die Kammer dem Antrage des Abgeordneten Frank von Reddighausen, daß zur Deckung der Zinsen und Anlagekosten, soweit sich solche nicht durch die Eisenbahnrenten von selbst ergeben, eine Klassensteuer angeordnet werden möge, bei?

wird mit 35 gegen 12 Stimmen verneint.

Die Frage:

17) Tritt die Kammer dem Antrage des Abgeordneten Frank von Reddighausen bei, wörtlich lautend: die Personalsteuer bei den zu erhebenden Beträgen zum Grunde zu legen, jedoch mit der Modification, daß die durch das Personalsteuergesetz dermalen Eximirten ebenfalls beigezogen werden müßten, wornach aber dieser Personalsteuer ein anderer entsprechender Name, etwa die Benennung „Wohnungssteuer“ zu geben sein möchte?

wird mit 39 gegen 8 Stimmen verneint.

B. über die Proposition der Staatsregierung, betreffend den Bau einer Eisenbahn von der Kurhessischen Grenze über Gießen und Darmstadt nach der Badischen Grenze, sowie

C. über die Anträge

a. der Abgeordneten Otto, Hesse, Franck (Hofgerichtsrath) und Lotheißen, die Aufnahme der Stadt Offenbach in den Zug der für das Großherzogthum projectirten, unter B bezeichneten Eisenbahn, betreffend;

Hosted by Google

b. der Abgeordneten Aull, Städel, Jung, Lotheißen, Kilian und Hesse, die gleichzeitige Ausführung einer Eisenbahnverbindungslinie zwischen Darmstadt und Mainz betreffend;

c. der Abgeordneten Lotheißen, Franck (Hofgerichtsrath), v Rabenau (Oberforstrath), Hesse und Kilian, die Richtung der projectirten Eisenbahn von Darmstadt nach der südlichen Gränze der Provinz Starkenburg betreffend.

Nachdem sich darüber eine Discussion entsponnen hatte, ob die von dem Präsidenten entworfenen Fragen bezüglich der Richtung der proponirten Eisenbahn in der Reihenfolge, wie solche der Präsident vorgeschlagen hatte, zur Abstimmung gebracht werden sollten, und diese Frage hiernächst von der Kammer mit 34 gegen 13 Stimmen bejaht worden war, auch die Kammer auf den Vorschlag ihres Präsidenten den Vorbehalt in das Protokoll niedergelegt hatte, von einem oder dem andern der gefaßt werdenden Beschlüsse die Annahme der Proposition abhängig zu machen, vorausgesetzt, daß der Beschluß nicht einen Wunsch oder ein einfaches Ersuchen an die Staatsregierung enthalte, stellt der Präsident folgende Fragen:

1. (18) Ertheilt die Kammer dem Antrage der Staatsregierung auf Erbauung einer Eisenbahn von der nördlichen Gränze der Provinz Oberhessen über Gießen und Darmstadt bis an die südliche Gränze der Provinz Starkenburg auf Staatskosten, ihre Zustimmung?

wird einstimmig verneint.

2. (19) Ertheilt die Kammer dem in der Frage 1 (18) erwähnten Antrage der Staatsregierung dann ihre Zustimmung, wenn die Eisenbahn der Bergstraße entlang direct in den Bahnhof zu Heidelberg geführt wird?

wird mit 24 gegen 23 Stimmen bejaht.

Auf den von mehreren Abgeordneten geäußerten Wunsch erklärt, zur Vermeidung irgend eines, wiewohl kaum denkbaren Zweifels, die Kammer zum Protokoll, daß sie ihren vorstehenden Beschluß zu der Frage 2. (19) als Bedingung der Annahme der Proposition betrachte.

3. (20) Will die Kammer dem Antrage der Abgeordneten Otto, Hesse, Franck (Hofgerichtsrath) und Lotheißen, auf Aufnahme der Stadt Offenbach in den Zug der in der Frage 2 (19) erwähnten Eisenbahn, in der

Hosted by Google

von dem ersten Ausschusse Seite 2 und 3 vorgeschlagenen Weise Folge geben?

wird mit 34 gegen 13 Stimmen bejaht.

4. (21) Will die Kammer dem Antrage der Abgeordneten Aull, Städel, Jung, Lotheißen, Kilian und Hesse, wegen gleichzeitiger Ausführung einer Eisenbahnverbindungslinie zwischen Darmstadt und Mainz auf Staatskosten, wie er gestellt ist, Folge geben?

wird mit 24 gegen 23 Stimmen bejaht.

5. (22) Will die Kammer nach dem Antrage des zweiten Präsidenten Hesse die Zustimmung zu der in der Frage 2 (19) erwähnten Proposition der Staatsregierung ferner von der Bedingung abhängig machen, daß durch Staatsvertrag festgestellt werde, daß in Frankfurt bezüglich des Verkehrs der Nord- und Südbahn unter sich, sowie rücksichtlich des Verkehrs beider mit der Taunuseisenbahn, keinerlei Stapel rücksichtlich der Waaren und Personen ausgeübt, sondern eine unmittelbare Beförderung von der einen Bahn auf die andere bewirkt werde?

wird einstimmig bejaht.

6. (23) Tritt die Kammer dem Antrage der Minorität des ersten Ausschusses bei, dahin gehend, daß mit dem Bau der Eisenbahn nicht eher der Anfang gemacht werde, als bis dieses auch von den mitcontrahirenden Staaten geschehe, und will die Kammer nach dem Vorschlag des zweiten Präsidenten Hesse hiervon die zu der Frage 2 (19) beschlossene Zustimmung abhängig machen?

wird mit 46 gegen 1 Stimme bejaht.

7. (24) Tritt die Kammer dem Antrage des Abgeordneten Rausch bei, dahin gehend: daß die Staatsregierung ersucht werden möge, vorerst nur den Bau der nördlichen Bahn von der Kurhessischen Gränze über Gießen nach Frankfurt in Angriff zu nehmen und auszuführen?

wird mit 25 gegen 22 Stimmen bejaht.

8. (25) Will die Kammer nach dem Antrage des Abgeordneten Brunck die Staatsregierung ersuchen, insolange Aussicht für die Erbauung der Eisenbahn für Gießen vorhanden sei, für die Schiffbarmachung der Lahn Nichts zu verwenden?

wird mit 26 gegen 21 Stimmen bejaht.

Hosted by Google

9. (26) Will die Kammer nach dem Antrage des Abgeordneten Müller die Staatsregierung ersuchen, dafür besorgt zu sein, daß die Städte Alsfeld, Kirtorf und Homberg a. d. O. mit der Kurhessischen Bahnlinie zwischen Ziegenhain und Marburg an den geeigneten Punkten mittelst der diesseits bis zur Gränze erbauten und beziehungsweise beschlossenen Staatsstraßen in Verbindung gesetzt werden; und zu dem Ende das erforderliche Entgegenbauen bei der Kurhessischen Staatsregierung, entweder in dem über die Eisenbahn abzuschließenden Staatsvertrag, oder sonst auf zweckdienliche Weise zu veranlassen?

wird einstimmig bejaht.

(Der Abgeordnete Peerrot verläßt den Sitzungssaal.)

10 (27) Will die Kammer die Staatsregierung ersuchen, den Ständen vorerst Kostenüberschläge über die zu erbauenden Eisenbahnen vorzulegen?

wird mit 25 gegen 21 Stimmen verneint.

11. (28) Tritt die Kammer dem Beschlusse der ersten Kammer bei, wornach der Staatsregierung der Wunsch ausgesprochen werden soll, daß, soweit als möglich und soweit es ohne bedeutende Kostenvermehrung geschehen kann, das zum Bau der Bahn nöthige Material im Inland, oder wenigstens innerhalb der deutschen Zollvereinsstaaten, angeschafft werden möge?

wird einstimmig bejaht.

12. (29) Tritt die Kammer dem Beschlusse der ersten Kammer bei, wornach die Staatsregierung ersucht werden soll, dahin zu wirken, daß bei der Anlage der Eisenbahn zwischen allen deutschen Staaten allgemeine Uebereinstimmung hinsichtlich der Spurbreite eintrete?

wird einstimmig bejaht.

13. (30) Tritt die Kammer dem Beschlusse der ersten Kammer bei, wornach der Staatsregierung der Wunsch vorgelegt werden soll, daß möglichst viele Anhaltspunkte an der innerhalb des Großherzoglichen Gebiets laufenden Eisenbahn angebracht werden?

wird mit 41 gegen 5 Stimmen bejaht.

14. (31) Tritt die Kammer dem Beschlusse der ersten Kammer auf ein Ersuchen an die Staatsregierung: die zu eröffnende Subscription auf die 4 pCt. Partialschuldscheine nicht blos auf inländische Kapitalisten

Hosted by Google

zu beschränken, sondern eine allgemeine Concurrenz eintreten zu lassen, bei?

wird mit 43 gegen 3 Stimmen bejaht.

Die Kammer beschließt die erforderliche Mittheilung an die erste Kammer, und es wird hierauf von dem Präsidenten diese geheime Sitzung geschlossen.

Zur Beglaubigung:

Schenck,	Hesse,	Lotheißen,	Prinz,
erster Präsident.	zweiter Präsident.	Sekretär.	Sekretär.

Hosted by Google

(Auszug.)

Einundsiebenzigste Sitzung

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 2. Juli 1842.

Unter Vorsitz des zweiten Präsidenten Hesse.

Gegenwärtig: 44 Mitglieder der Kammer.

ꝛc. ꝛc.

V. Ebenfalls in geheimer Sitzung macht der Präsident als neue Eingabe noch bekannt:

einen Erlaß der ersten Kammer, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum betreffend,

welcher an den ersten Ausschuß zur Berichtserstattung verwiesen wird.

ꝛc. ꝛc.

Zur Beglaubigung:

Hesse,	Lotheißen,	Prinz,
zweiter Präsident.	Sekretär.	Sekretär.

Hosted by Google

Hosted by Google

(Auszug.)

Zweiundsiebenzigste Sitzung

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 7. Juli 1842.

Unter Vorsitz des zweiten Präsidenten Hesse.

Gegenwärtig: der Herr Geheimerath Eckhardt, und 30 Mitglieder der Kammer.

ꝛc. ꝛc.

III. Es werden Berichte erstattet:

A. Namens des ersten Ausschusses:

ꝛc. ꝛc.

2) von dem Abgeordneten Schmitthenner:
über den Erlaß der ersten Kammer bezüglich der Proposition der Staatsregierung, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum betreffend.
(Beil. Nr. 12.)
(Dieser Bericht wurde nur angezeigt.)

ꝛc. ꝛc.

Zur Beglaubigung:

Hesse,	Lotheißen,	Prinz,
zweiter Präsident.	Sekretär.	Sekretär.

Hosted by Google

Hosted by Google

Separat-Protokoll

über die, im Laufe der vierundsiebenzigsten öffentlichen Sitzung,

gehaltene

geheime Sitzung,

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 7. Juli 1842.

Unter Vorsitz des zweiten Präsidenten Hesse.

Gegenwärtig: der Herr Geheimerath Eckhardt, und 39 Mitglieder der Kammer.

Die Kammer schreitet zur Berathung:
über den Erlaß der ersten Kammer, die Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung wegen des Baues und Betriebs der Eisenbahnen im Großherzogthum betreffend.

Der Präsident schickt die erforderliche Einleitung aus den Acten voraus und eröffnet die Berathung über diesen Gegenstand.

Zu dem ersten Differenzpunkte bezüglich des Artikels 4. des Gesetzesentwurfs,
(A. B. S. 1 ꝛc)
wird Nichts bemerkt.

Hosted by Google

Zu dem zweiten Differenzpunkte, die Richtung der Bahn nach Offenbach betreffend; (A. B. S. 2. 3.)

äußert:

Der Abg. Kilian: Ich nehme das Wort, um die Bitte vorzutragen, daß der Vorbehalt, welcher in dem Beschlusse der ersten Kammer hinsichtlich der von Offenbach nach Frankfurt auf Staatskosten zu bauenden Eisenbahn enthalten ist, von dem übrigen Theile jenes Beschlusses getrennt werden möge, indem die bezüglichen Punkte sehr verschieden sind. Es handelt sich hier von der Initiative zu dem Bau von Frankfurt nach Offenbach, und voraussichtlich werden die hieraus erwachsenden Kosten sehr bedeutend sein; denn bekanntlich haben die Grundstücke in der Gemarkung Sachsenhausen einen sehr hohen Werth. Es könnten daher auch über den fraglichen Vorbehalt verschiedene Meinungen bestehen.

(Der Abg. Fritz erklärt sich hiermit einverstanden.)

Der Abg. Valckenberg: Es war in der früheren Berathung auch die Rede davon, daß die Bahn aus dem Norden über Hanau und von da über Offenbach nach Frankfurt geführt werde. Man ist dieser Richtung der Nordbahn in der zweiten Kammer beigetreten; es ist aber hiervon in den sämmtlichen Beschlüssen der ersten Kammer gar nicht die Rede.

Der Abg. Schmitthenner: Ich will mir nur die kurze Bemerkung erlauben, daß ich zwar nichts dagegen habe, wenn der Beschluß der ersten Kammer in mehreren Fragen zur Abstimmung gebracht wird, daß ich es aber für meine Pflicht halte, die verehrliche Kammer darauf aufmerksam zu machen, daß für den Staat nicht die mindeste Gefahr vorhanden sein kann, wenn der Staatsregierung der Wunsch zu erkennen gegeben wird, sie möge sich das Recht bei den etwa abzuschließenden Staatsverträgen vorbehalten, eine Zweigbahn zwischen Frankfurt und Offenbach auf Staatskosten auszuführen; denn einmal wird die desfallsige Proposition dann doch vorher an die Kammer kommen, und zweitens bin ich davon überzeugt, daß keine Bahn in ganz Deutschland, außer etwa der Nürnberg-Fürther Bahn, sich besser rentiren also auch noch eine Einnahmsquelle für den Staat abgeben wird, als diese Bahn.

Der Abg. Otto: Ich kann mich mit der Aeußerung des Abgeordneten Schmitthenner nicht einverstanden erklären. Er hat bemerkt, daß er nichts dagegen habe, wenn die Frage

Hosted by Google

bei der Abstimmung getrennt werde, da er voraussetzen müsse, daß der Gegenstand noch einmal an die Stände komme.

Meine Herren, wenn wir es darauf wollen ankommen lassen, daß die Stände noch einmal über die Ausführung einer Bahn zwischen Frankfurt und Offenbach ihre Zustimmung geben sollen, dann ist es besser, wir lassen die ganze Sache auf sich beruhen; denn wenn einmal die Hauptbahn gebaut ist, wenn der Verkehr sich einmal von Offenbach nach Frankfurt gezogen hat, dann kann die Erbauung einer Zweigbahn von Offenbach nach Frankfurt nicht mehr helfen. Dadurch kann der einmal abgelenkte Verkehr nicht wieder nach Offenbach zurückgeführt werden. Der Stadt Offenbach ist ihr Verkehr für immer verloren.

Wenn Sie geneigt sind, der Stadt Offenbach ihren Verkehr zu erhalten, so müssen Sie dem Antrag, welchen der Ausschuß der ersten Kammer gestellt und den diese zu ihrem Beschlusse erhoben hat, beistimmen. Im Interesse der Gesammtheit, im Interesse des ganzen Landes soll doch überhaupt die ganze Eisenbahn gebaut werden. Schon nach den früheren Verhandlungen in dieser Kammer ist es sehr problematisch, ob und welche Vortheile überhaupt unser Land von den Eisenbahnen hat; daß aber die Stadt Offenbach völlig zu Grunde geht, wenn sie von der Bahn nicht berührt wird, darüber besteht bei allen denen, welche die Verhältnisse der Stadt Offenbach kennen, durchaus kein Zweifel. Mit welchem Recht aber können wir von einem einzelnen Orte ein Opfer für die Gesammtheit verlangen, wenn diese Gesammtheit noch nicht einmal einen Gewinn davon hat, wie es hier doch offenbar der Fall ist? Wollen wir die Industrie der Stadt Offenbach zu Grunde gehen lassen, damit die durchreisenden Fremden höchstens einige Minuten an Zeit ersparen, oder damit das Land vielleicht 200,000 fl. weniger zu verwenden hat, oder daß die Spedition der Stadt Frankfurt auf Kosten der Offenbacher Fabrikation und des Verkehrs daselbst einen jährlichen Zuwachs von 3 bis 400,000 Centner Gütern erhält? Meine Herren, das können und werden Sie nicht wollen. Wir erfüllen nur eine Pflicht und üben einen Act der Gerechtigkeit aus, wenn wir uns mit der ersten Kammer in ihrem weiteren Beschlusse vereinigen. Ich kann mich daher mit dem Antrag des Abgeordneten Kilian nicht einverstanden erklären.

Der Abg. Lotheißen: Ich schließe mich ebenfalls der Bemerkung des Abgeordneten Otto in allen Beziehungen an. Auch ich bin der Meinung, daß es nicht, wie der Abgeordnete Schmitthenner gemeint hat, noch eines Kammerbeschlusses

Hosted by Google

bedürfe zur Erbauung einer Eisenbahn von Offenbach nach Frankfurt.

Die zweite Kammer hat bei ihrer früheren Abstimmung, zur Frage 20, ihre Genehmigung zu dieser Bahn auf Staatskosten bereits ertheilt. Ausserdem glaube ich auch nicht, daß es so großen Schwierigkeiten unterliegen wird, den eventuellen Beschluß der ersten Kammer, wenn wir uns mit demselben einverstanden erklären, zur Ausführung zu bringen.

Ich hege in dieser Beziehung die Hoffnung, daß unsere Staatsregierung bei den Unterhandlungen mit den benachbarten Staaten sehr kräftig und energisch auftreten wird, und in diesem Falle sollte ich denken, wird es nicht schwierig sein, unsere Nachbarn zur Nachgiebigkeit zu bringen.

Der Abg. Kilian: Ich kann den Beschluß der ersten Kammer nicht anders verstehen, als daß die Staatsregierung ersucht werde, sich das Recht vorzubehalten, eine Lokalbahn auf Rechnung der Staatskasse von Offenbach nach Frankfurt zu erbauen. Wenn wir diesen Wunsch an die Staatsregierung gelangen lassen, so glaube ich, wird damit noch nicht die Zustimmung zum Bau der Bahn selbst ertheilt, und die Bewilligung der erforderlichen Fonds gegeben; es würde vielmehr, wenn die Bahn demnächst gebaut werden soll, den Ständen desfalls eine Proposition zu machen sein. Eben so wenig kann man sagen, daß die Zustimmung der Kammer hinsichtlich des Baues dieser Lokalbahn bereits ertheilt sei; denn die vorderen Beschlüsse unserer Kammer beziehen sich auf die Richtung der Hauptbahn von Darmstadt über Offenbach nach Frankfurt. In dem fraglichen Beschluß der ersten Kammer handelt es sich um eine Hauptbahn in directer Richtung von Darmstadt nach Frankfurt und von einer Lokalbahn von Offenbach nach Frankfurt. Dies sind zwei ganz verschiedene Punkte. Wenn der Abgeordnete Otto glaubt, es sei die Frage nunmehr dahin zu stellen, daß die Staatsregierung die Bahn in directer Richtung über Offenbach bauen möge, so entspricht diese Ansicht dem Beschlusse der ersten Kammer nicht, welcher in der angegebenen Beziehung blos den Vorbehalt wegen einer auf Staatskosten von Offenbach nach Frankfurt zu bauenden Bahn zum Gegenstande hat.

Ich wiederhole also meine Bitte um Trennung der Frage und bemerke noch, daß auch der mehrerwähnte Vorbehalt mit dem, was der fragliche Beschluß der ersten Kammer weiter enthält, in keinem nothwendigen Zusammenhang steht.

Der Abg. von Dörnberg: Ich habe schon in meiner Motion, die Eisenbahnen betreffend, den Wunsch ausgespro-

Hosted by Google

chen, daß die Eisenbahn von hier über Sachsenhausen, Offenbach und Hanau und von da weiter nach Norden geführt werden möge. Ich habe diesen Wunsch auch bei der Discussion in der Kammer selbst geäußert und hoffe, daß man im Interesse des Verkehrs dieser Fabrikstädte wirklich eine Eisenbahn so anlegen wird, indem dies im Interesse der beiden hessischen Staaten wäre.

Der Abg. Schmitthenner: Es scheint mir, daß die Abgeordneten Otto und Lotheißen meine Aeußerung mißverstanden haben. Der Zweck meiner Bemerkung ist nur der gewesen, der verehrlichen Kammer den Beschluß der ersten Kammer zur Annahme zu empfehlen, sei es nun, daß er im Ganzen oder getrennt zur Abstimmung kommen werde Indessen bekenne ich, ich habe den Beschluß der ersten Kammer ebenso verstanden, wie der Abgeordnete Kilian, nämlich daß die Staatsregierung sich zuvörderst nur das Recht, eine Eisenbahn dort zu bauen, vorbehalten möge. Ich selbst würde übrigens auch dafür stimmen, daß der Staatsregierung die Ermächtigung gegeben würde, in dem Falle, daß die Hauptbahn nicht über Offenbach nach Frankfurt gehe, eine Zweigbahn von Offenbach nach Frankfurt zu bauen.

Der Abg. Franck (Hofgerichtsrath): Ich wollte das Nämliche sagen, was der Abgeordnete Schmitthenner bemerkte, indem ich ganz mit dem, den Beitritt zum Beschlusse der ersten Kammer beantragenden Antrag unseres Ausschusses einverstanden bin. Es scheint mir aber nicht, wie der Abgeordnete Lotheißen gesagt hat, in dem Beschluß der ersten Kammer zu liegen, daß dadurch im Voraus schon die Bewilligung zu dem Bau der Zweigbahn gegeben worden wäre, wovon jetzt die Rede ist, indem der angezogene Beschluß nur von der Richtung der Hauptbahn spricht.

Der Abg. Lotheißen: Ich habe nicht behaupten wollen, daß dies in dem Beschluß der ersten Kammer liege, ich wollte vorhin nur bemerken, daß durch Bejahung der Frage 20 die zweite Kammer sich bereits für die Errichtung einer Eisenbahn von Offenbach nach Frankfurt auf Staatskosten ausgesprochen habe.

Der Abg. Franck (Hofgerichtsrath): Durch den Beschluß zur Frage 20 haben wir uns nur über die Richtung der Hauptbahn ausgesprochen; wenn aber eine Zweigbahn von Offenbach nach Frankfurt besonders gebaut werden soll, so glaube ich, daß darüber noch vorerst eine Proposition an die Kammer gelangen müßte.

Hosted by Google

Der Abg v. Breidenbach zu Breidenstein: Ich möchte mir nur die Frage erlauben: ob denn in Frankfurt ein Expropriationsgesetz hinsichtlich der zwangsweisen Abtretung des Geländes zur Eisenbahn besteht? Ohne ein solches würde uns selbst der bloße Vorbehalt des Rechts, auf Staatskosten eine Eisenbahn von Frankfurt nach Offenbach zu bauen, nichts nützen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Es existirt allerdings in Frankfurt ein Expropriationsgesetz, was aber gerade so gut ist, wie gar keins.

Der Präsident: Es existirt in Frankfurt ein Expropriationsgesetz, wonach die Summe, welche derjenige, der expropriirt werden soll, fordert, vor allen Dingen baar deponirt werden muß. Wenn also für ein Grundstück, welches einen wirklichen Werth von nur 2000 fl. hat, 1/2 Million gefordert wird, so muß nach dem Expropriationsgesetz der freien Stadt Frankfurt diese halbe Million deponirt werden. Darum ist, wie der Herr Regierungscommissär bemerkt hat, dieses Expropriationsgesetz so gut, wie gar keins, und dieserhalb, sowie aus den Gründen, welche so schön und so wahr in der ersten Kammer angeführt worden sind, hoffe ich immer noch, daß es der Staatsregierung gelingen wird, die Stadt Offenbach in den Hauptzug der Bahn aufnehmen zu lassen. Denn ich frage, meine Herren, wer kann dieser Aufnahme widersprechen? Nur die Stadt Frankfurt, und wenn sie widerspricht, so muß dies für unsere Staatsregierung die dringendste Aufforderung sein, gerade darauf zu bestehen, daß die Stadt Offenbach in den Hauptbahnenzug aufgenommen wird. Denn wenn der Handelsstand der Stadt Frankfurt nicht zum Nachtheil von Offenbach das dringendste Interesse dabei hätte, auf einem solchen Ansinnen zu bestehen, so würde er dies nach allen früheren Erfahrungen nicht thun; denn die Erfahrungen des Großherzogthums gehen dahin, daß, was die Stadt Frankfurt will, von jeher zum diesseitigen Nachtheile gereicht hat.

Ich habe davon sprechen gehört, daß man aus dem Grunde die Richtung der Bahn über Offenbach aufgeben müsse, weil man in anderer Beziehung von Seiten der Stadt Frankfurt vortheilhaftere Bedingungen zu erlangen gedenke. Ich sage, ich habe davon sprechen hören: denn ich habe mir nicht als möglich gedacht, daß wirklich ein solcher Grund vorliegen könne, die Stadt Offenbach zu opfern. Denn es dreht sich in dem vorliegenden Falle nicht darum, daß man der Stadt Offenbach einen Vortheil zuwende, sondern es dreht sich

Hosted by Google

darum, daß man den Ruin der Stadt Offenbach nicht herbeiführe; und den Ruin der Stadt Offenbach positiv zu veranlassen, um in anderer Beziehung vortheilhaftere Bedingungen von der freien Stadt Frankfurt zu erlangen, das ist ungerecht, und auf eine solche ungerechte Bedingung wird sich, das bin ich überzeugt, unsere Staatsregierung niemals einlassen.

Der Abg. Kilian: Auch ich hege die Hoffnung, daß es den Bemühungen unserer Staatsregierung gelingen wird, die Stadt Offenbach in den Zug der Hauptbahn aufzunehmen. Demjenigen, was der Herr Präsident in der angegebenen Hinsicht so eben bemerkt hat, will ich nur noch hinzufügen, daß wir uns der ausgesprochenen Hoffnung um so mehr hingeben dürfen, da unser Ja eben so viel Geltung hat, als das Nein, welches Frankfurt aussprechen könnte.

Der Abg. Hügel: Die Bemerkungen des Herrn Präsidenten veranlassen mich, das Wort zu nehmen. Wenn derselbe nämlich bemerkt, daß die Stadt Frankfurt allein ein Interresse dabei haben könne, daß die Bahn von hier nach Frankfurt nicht über Offenbach geführt werde, so bin ich anderer Meinung und glaube, daß auch Baden und alle Staaten, durch welche die Weser-, Main- und Neckarbahn zieht, ein Interesse dabei haben müssen, indem es diesen nicht gleichgültig sein kann, wenn die Bahn von ihrer möglichsten directen Richtung abweicht und Umwege macht. Namentlich ist mir aber bekannt, daß man in Baden, das auch ein Wort bei der Main-Neckarbahn mitzusprechen hat, ganz und gar gegen die Richtung der Bahn über Offenbach ist.

Der Abgeordnete Otto hat die Frage aufgeworfen: mit welchem Recht man von einem einzelnen Orte ein Opfer für die Gesammtheit verlangen könne?

Abgesehen davon, daß ich in der Nichtaufnahme von Offenbach in die Hauptbahnlinie keinen Nachtheil für diese Stadt erblicke, sondern daß ich es sogar für vortheilhafter für dieselbe halte, wenn sie eine besondere Localbahn nach Frankfurt erhält, kann man eben so gut die vom Abgeordneten Otto aufgeworfene Frage umkehren und fragen: mit welchem Rechte man im Interesse einer einzelnen Stadt ein solches Opfer von der Allgemeinheit verlange? Ich bin zwar durchaus mit dem Antrag des ersten Ausschusses einverstanden, aber ich bezweifle sehr, daß es der Staatsregierung gelingen wird, für Offenbach die Aufnahme in die Hauptbahnlinie zu erlangen; denn es könnte dies vielleicht nur unter Concef-

Hosted by Google

sion ähnlicher Ansprüche der Mitcontrahenten geschehen, was für die ganze Bahn unter Umständen sehr nachtheilig sein könnte.

Der Präsident: Die Aeußerung des Abgeordneten Hügel veranlaßt mich zu folgender weiteren Bemerkung: Wenn von Seiten der badischen Regierung Einsprache gegen die Richtung der Bahn über Offenbach erhoben wird, so will es mir scheinen, daß der Weg dieser Einsprache von Frankfurt über Karlsruhe nach Darmstadt gehe. Baden hat kein Interesse, gegen die Direction der Bahn über Offenbach zu protestiren, gerade so wenig, als es Interesse dabei haben wird, sich darum zu bekümmern, ob wir die Bahn über Wirhausen oder über Schneppenhausen und über Erzhausen führen. Dieses Alles hat für Baden gar kein Interesse. Aber die Stadt Frankfurt ist es, welche im Hintergrund steht und darum habe ich nicht von Baden, sondern ich habe blos von der Stadt Frankfurt gesprochen. Was die Richtung von hier nach Heidelberg betrifft, so ist die Staatsregierung auf das Vollkommenste geschützt; sie hat den Beschluß der Kammern in Händen. Einen ähnlichen hätte sie bezüglich der offenbacher Richtung mit Wohlgefallen von den Ständen entgegen nehmen sollen, denn alsdann wäre sie auch dort außer aller Verlegenheit gewesen.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Auch dieser Kammerbeschluß hilft am Ende nichts; denn der bereits vorliegende Staatsvertrag aus früherer Zeit bestimmt, daß die Eisenbahn von Mannheim ausgeführt werden soll. Wenn wir daher von der badischen Regierung etwas erlangen wollen, so ist es eine Concession, gegen welche sie eine andere stipuliren kann.

Der Präsident: Ich kann mich von der Richtigkeit der so eben von dem Herrn Regierungscommissär gemachten Bemerkung nicht überzeugen. Denn der früher abgeschlossene Staatsvertrag beruht auf ganz anderen Voraussetzungen. Derselbe ist abgeschlossen worden für den Fall, wenn eine Privatgesellschaft die Bahn bauen würde; jetzt aber ist ein anderer Contrahent, der Staat, in die Mitte getreten und für diesen kann aus jenem Staatsvertrag keine Verbindlichkeit abgeleitet werden.

Der Abg. Lotheißen: Daß unsere Staatsregierung die fragliche Verbindlichkeit noch jetzt habe, das stelle ich ebenfalls in Abrede. Der frühere Vertrag ist nicht mehr gültig und bindend; es liegen jetzt ganz andere Verhältnisse vor, wie damals. Bei der ersten Berathung habe ich mich

Hosted by Google

darüber ausführlicher ausgesprochen. Insbesondere halte ich den Umstand erheblich, daß früher im Plane und wohl auch verabredet war, es sollte Baden seine Eisenbahn von Mannheim direct nach Karlsruhe führen. Jetzt aber wird die Bahn von Mannheim über Heidelberg nach Karlsruhe dirigirt. Wäre es bei der ersten Verabredung geblieben, so hätte unsere Bahn eher die Richtung nach Mannheim nehmen können, wiewohl ich solche auch in diesem Falle für nachtheilig und die Bahn der Bergstraße entlang für angemessener gehalten haben würde.

Baden hat zwar wohl einiges Interesse, daß die Eisenbahn nicht über Offenbach, sondern direct nach Frankfurt geführt werde, sowie überhaupt jeder Staat, der die durch sein Gebiet führende Eisenbahn den örtlichen Verhältnissen und dem Vortheil des Landes angepaßt hat, gerne sehen wird, wenn diese, von seinen Nachbarn aufgenommene Bahn in den anderen Gebietstheilen die directeste und geradeste Richtung nach den entferntesten Hauptorten nimmt ohne Umwege; aber im vorliegenden Falle ist dieses Interesse für Baden ein sehr unbedeutendes, indem der Umweg über Offenbach kaum der Rede werth und vielleicht nicht einmal ein Umweg ist. Auf der anderen Seite aber ist das Interesse des Großherzogthums Baden, seine Bahn durch die ganze Länge unseres Großherzogthums weiter geführt und auf diese Weise sich mit Norddeutschland in eine nahe Verbindung gesetzt zu sehen, sowie das Interesse der freien Stadt Frankfurt an unserer Eisenbahn so enorm groß, daß sich unsere Staatsregierung allerdings in dem Falle befinden wird, bezüglich der Bahnrichtung im Großherzogthum, sowohl der Regierung der freien Stadt Frankfurt, als auch der des Großherzogthums Baden Gesetze vorschreiben zu können.

Der Abg. Peerrot: Ich bin ganz gewiß sehr geneigt, alles zu thun, was die Stadt Offenbach in Etwas wenigstens für das Opfer entschädigen kann, welches sie bei einer gewissen politischen Einrichtung gebracht hat. Aber mit dem Beschlusse, dessen Fassung hier beantragt wird, ist immer eine Geldfrage verknüpft, und zwar eine sehr wichtige Geldfrage. Mir wäre es viel lieber, wenn die Stadt Offenbach in unseren Hauptbahnzug aufgenommen würde. Ist es nicht so, unternehmen wir, was die erste Kammer hier gewollt hat, so umgehen wir nicht die Nothwendigkeit, eine Bahn mit enormen Kosten zu bauen. Denn es ist nicht, wie der Abgeordnete Kilian bemerkt hat, blos eine Art Reservat, ein

Hosted by Google

ad libitum, sondern es stehen ausdrücklich im Bericht der ersten Kammer die Worte:

„und so auf alle Fälle das Zustandekommen einer Eisenbahnverbindung mit der Hauptbahn zu sichern."

Es wäre also der Bau der Eisenbahn von Offenbach nach Frankfurt zwar an das Nichtzustandekommen des Haupteisenbahnzugs über Offenbach geknüpft, aber nicht minder gewiß und sicher. Sobald wir aber sagen: wir reserviren uns, diese Eisenbahn zu bauen, oder nicht zu bauen, so wird sie nicht zu Stande kommen, weil zwischen beiden Kammern keine Concordanz vorliegt. Aus diesem Grunde wäre ich viel lieber geradezu für die Aufnahme der Stadt Offenbach in den Hauptbahnzug. Im ersten Falle brauche ich nicht zu fragen, was die Bahn kosten wird, denn das wäre im Ueberschlag über die Kosten der Bahn im Allgemeinen begriffen, und die technischen Voranschläge sind hier genügend.

Im zweiten Fall aber möchte ich doch wissen, was eigentlich eine solche Zweigbahn kosten dürfte? Sie kann 4 Millionen, sie kann $2^1/_2$, sie kann auch nur 2 Millionen kosten. Man muß doch eine gewisse Basis haben, wenn man hier etwas decretiren und Geld votiren soll.

Der Präsident: Es ist schon bei der früheren Berathung vielfach geäußert und nicht widersprochen worden, daß keine Eisenbahn in ganz Deutschland, vielleicht mit einziger Ausnahme der von Fürth nach Nürnberg, sich so gut rentiren wird, als die von Offenbach nach Frankfurt. Es wird also gerade bei dieser Bahn auf den Kostenpunkt am wenigstens ankommen, weil die Einkünfte bedeutender sein werden, als die Zinsen des aufzuwendenden Kapitals.

Der Abg. Otto: Ich habe mir nur gegen eine Aeußerung, welche der Abgeordnete Hügel vorhin gethan hat, eine Bemerkung erlauben wollen. Er hat vorhin erwähnt, es liege in dem allgemeinen Interesse, daß die Bahn in möglichst gerader Richtung gebaut werde, und er leitet daraus wahrscheinlich die Verbindlichkeit für unseren Staat ab, dieselbe in ihrem Gebiete direkt und nicht über Offenbach nach Frankfurt zu bauen. Dann hätte aber auch die Staatsregierung nothwendig Einsprache erheben müssen gegen die Richtung, welche man in Kurhessen eingehalten hat. Ich habe hier eine Karte vor mir, in welcher die projectirte Eisenbahnlinie nach dem Vertrage eingezeichnet ist, den die preußische Regierung mit der kurhessischen abgeschlossen hat; hiernach befindet sich der Knotenpunkt der Bahn von Eisenach nach Frankfurt in Kassel. Die aus Thüringen kommenden, nach

Hosted by Google

Frankfurt bestimmten Wagenzüge müssen daher von Grifte bis Kassel, und sodann auf demselben Wege bis Grifte (gegen 4 Stunden Wegs) wieder zurückgehen, wo die Frankfurter Bahn dem Eder- und Schwalmthal folgt. Hierdurch entsteht ein Umweg, gegen welchen der über Offenbach nach Frankfurt verschwindet.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Der Abgeordnete Otto hat eine Karte vor sich liegen, worauf keine Berge gezeichnet sind; deswegen kann man nicht darauf die Terrainschwierigkeiten erkennen, welche einer anderen Richtung im Wege stehen, und ich kann nur bemerken, daß wenigstens 6 verschiedene Richtungen des Bahnzugs in Kurhessen aufgenommen worden sind. Die Richtung, welche auf der Karte des Abgeordneten Otto eingezeichnet ist, ist noch nicht einmal festgestellt.

Der Abg. Otto: Dann erlaube ich mir als Erwiderung auf die vorhin von dem Abgeordneten Peerrot gemachte Bemerkung, eine in der ersten Kammer gefallene Aeußerung in Bezug auf den Kostenpunkt zu verlesen:

„Wiewohl ich nach dem in der heutigen Discussion Vorgekommenen nicht zweifle, daß sich die Regierung auf alle mögliche Weise bemühen wird, die geschilderten Nachtheile von der Stadt Offenbach abzuwenden, so will ich doch schließlich noch bemerken, daß, meiner Ansicht nach, im Nothfalle das Großherzogthum sogar ein Opfer nicht scheuen darf und die Strecke zwischen Offenbach und Frankfurt auf eigene Kosten bauen sollte. Ein solches Opfer läßt sich verschmerzen, die Nachtheile aber, wenn Offenbach umgangen wird, sind ewig und irreparabel."

Diese Aeußerung rührt von dem Herrn Staatsrath und Kanzler Dr. v. Linde her. Ich muß wirklich bedauern, daß die weiteren Verhandlungen der ersten Kammer über die Eisenbahnfrage sich noch nicht gedruckt in Ihren Händen befinden; es sind dort äußerst wichtige und interessante Bemerkungen von den hochachtbarsten Mitgliedern jener Kammer niedergelegt worden, und ich bin überzeugt, sie würden ihren Eindruck auch auf die Mitglieder dieser verehrlichen Kammer nicht verfehlt haben

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Nach den verschiedenen Aeußerungen, welche gefallen sind, sollte man wirklich am Ende glauben, die Staatsregierung wäre gar nicht für das Interesse der Stadt Offenbach besorgt, die Staatsregie-

Hosted by Google

rung hätte bis jetzt durchaus alle Bemühungen, die Stadt Offenbach in den Bahnzug aufzunehmen, unterlassen; es wäre ihr ganz gleichgültig, ob die Stadt Offenbach in den Bahnzug aufgenommen werde, oder nicht. Ich muß diese Bemerkung, wenn sie Vorwürfe sein sollen, zurückweisen; denn die Staatsregierung hat, und dies habe ich schon mehrmals erklärt, sich bis jetzt unendlich Mühe gegeben, die Hauptrichtung der Bahn über die Stadt Offenbach, entweder durch die Nord- oder durch die Südbahn, zu bewerkstelligen, und alle Mittel, die ihr zu Gebote standen, benutzt, und zwar nicht allein bei der Regierung der Stadt Frankfurt, sondern namentlich auch bei der badischen Regierung, und es ist vornehmlich die Großh. Badische Regierung, welche immer fest dabei beharrt, daß die directe Richtung von Darmstadt nach Frankfurt beibehalten werden müsse.

Ich kann aber auch noch jetzt die Versicherung geben, daß bei allen künftigen Verhandlungen Alles versucht werden soll, was nur irgend möglich ist, um den Wünschen dieser verehrlichen Kammer zu entsprechen. Ob es aber glücken wird, das kann ich nicht verbürgen.

Der Abg. Valckenberg: Ich finde, daß dasjenige, was vorhin der Herr Präsident ausgesprochen hat, ganz das Wahre und Rechte ist, und ich glaube auch, wie der Abgeordnete Kilian schon bemerkte, daß unser Ja nicht nur ebensoviel werth ist, als das Frankfurter Nein, sondern auch ebensogut, wie das Nein der Badischen und Kurhessischen Regierung. Ich sehe nicht ein, daß die Staatsregierung durch dasjenige gebunden sein soll, was früher mit Rücksicht auf die Bildung einer Privatgesellschaft vereinbart worden ist. Sobald die Privatgesellschaft aufgehört hat, sind auch die Verträge erloschen, die man auf Grund des Bestehens dieser Gesellschaft von oben herab abgeschlossen. Aus diesem Grunde kann ich mir nicht anders denken, als daß man ebensogut von unserer Seite darauf bestehen kann, die Eisenbahn über Offenbach nach Frankfurt zu führen, wie jene Regierungen auf den Richtungen, die sie vorzugsweise wünschen, bestehen wollen. Ich erkläre mich hiernach unbedingt für den Hauptzug der Bahn über Offenbach nach Frankfurt, während ich nicht dafür bin, daß man für eine besondere Eisenbahn von Offenbach nach Frankfurt auf Staatskosten zu bauen stimmen soll. — Es versteht sich von selbst, daß, wenn man eine Zweigbahn von Frankfurt nach Offenbach auf Staatskosten bauen will, hierzu aufs Neue die Bewilligung der Stände eingeholt werden muß.

Hosted by Google

Der Abg. Schneider: Es soll Niemand angenehmer sein, als mir, wenn es der Staatsregierung noch gelingen sollte, die Hauptbahn über Offenbach zu führen, und ebenso angenehm soll es mir sein, wenn später durch einen Privatverein (Actiengesellschaft) eine Eisenbahn von Offenbach nach Frankfurt gebaut wird, oder daß auch der Staat selbst vielleicht den Bau unternimmt. Daß aber in dem Beschlusse der hohen ersten Kammer dasjenige gegründet wäre, was die Abgeordneten Lotheißen und Otto vorhin bemerkten, das muß ich in Zweifel ziehen. Wenn auch, wie der Abgeordnete Peerot vorhin bemerkte, das Zustandekommen der Eisenbahn durch diesen Vorbehalt sicher gestellt werden soll, so ist darum doch noch nicht gesagt, daß sie absolut gebaut werden müsse, sondern nur, daß sie gebaut werden könne, wenn es nöthig erscheint. Die Staatsregierung wird in diesem Falle eine neue Proposition der Kammer vorlegen und die Kammer dieselbe prüfen müssen. Wenn dem Beschlusse der ersten Kammer, diejenige Auslegung gegeben werden sollte, welche die Abgeordneten Lotheißen und Otto unterstellen, so würde ich genöthigt sein, dagegen zu stimmen.

Der Abg. Hügel: Zur Erläuterung meiner vorhinigen Aeußerung in Bezug auf die Einhaltung einer möglichst geraden Richtung der Bahn, muß ich bemerken, daß ich von der Weser-Main- und der Main-Neckarbahn, und nicht von der östlichen Bahn, welche von Berlin über Eisenach nach Kassel zieht, gesprochen habe.

Auf die Entgegnungen rücksichtlich meiner Aeußerung aber, daß mir bekannt geworden sei, daß man in Baden gegen die Richtung der Bahn über Offenbach sei, bemerke ich, daß ich meine Nachrichten direct von Karlsruhe habe.

Uebrigens hat Ihnen der Herr Regierungscommissär als richtig bestätigt, was ich in dieser Beziehung gesagt habe.

Der Abgeordnete Graf Lehrbach: Daß uns Allen, meine Herren, das Interesse der Stadt Offenbach nahe liegt, kann wohl von Niemanden bezweifelt werden. Ob der Schaden für die Stadt Offenbach, wenn sie nicht in den Bahnzug aufgenommen wird, wirklich so groß, oder weniger bedeutend sein dürfte, das, glaube ich, kann hier nicht in Betracht kommen. Die Staatsregierung hat durch den Mund ihres Regierungscommissärs uns wissen lassen, daß man sich schon alle Mühe gegeben habe, und ich glaube, wir dürfen und sollen den sehnlichsten Wunsch aussprechen, daß auch in den künftigen Verhandlungen von Seiten der Staatsregierung Alles aufgeboten werde, die Stadt Offenbach in den directen

Hosted by Google

Bahnzug, sei es nun durch die sogenannte Nord- oder die Südbahn, zu bringen. Wenn wir aber diesen Wunsch aussprechen, sollen wir uns damit begnügen und abwarten, ob trotz allem dem, und trotz aller unserer Wünsche und der Wünsche der Staatsregierung, dem entsprochen werden kann, oder nicht, wobei ich, im Vorbeigehen bemerkt, kein Hinderniß in den früher mit dem Großherzogthum Baden abgeschlossenen Staatsverträgen erblicken kann, einestheils aus dem Grunde, weil auch ich glaube, daß diese Verträge basirt waren auf die Concessionirung einer Privatgesellschaft zur Erbauung dieser Bahn, anderntheils aus dem Grunde, weil ich nicht glaube, daß die Staatsregierung in dem Falle war, eine Verbindlichkeit der Art lediglich auf ihre eigene Verantwortlichkeit hin zu übernehmen, ohne daß die Stände ihre Zustimmung gegeben haben sollten, was, so viel ich weiß, niemals geschehen ist. Ich will damit sagen, meine Herren, daß unsere Staatsregierung, gegenüber der Badischen Regierung, wohl keine Verbindlichkeit übernommen hat, die nicht lößlich ist, wenn die Stände nicht ihre Zustimmung gegeben haben. Ich wiederhole also, wenn das Alles sich so befindet und, dessen ungeachtet, die Stadt Offenbach nicht in den Hauptbahnzug sollte aufgenommen werden können, so glaube ich, wird die verehrliche Kammer weiterer Proposition über den Bau einer Zweig- oder Lokalbahn von Frankfurt nach Offenbach entgegen sehen müssen. Denn auch ich sehe ein Beitreten zur Abstimmung der ersten Kammer durchaus nicht als eine sofortige Ermächtigung der Staatsregierung zum Bau dieser Bahn an, vorausgesetzt, daß nicht eine Privatgesellschaft sich fände, wobei allerdings der Staatsregierung das Recht der Concessionirung vorbehalten beiben müßte.

Der Abgeordnete von Dörnberg: Indem ich mich den Ansichten, welche so eben der Abgeordnete Graf Lehrbach entwickelt hat, ganz anschließe, erlaube ich mir, nur noch Einiges hinzuzufügen. Da wir, um eine Bahn nach Offenbach zu erhalten, jedenfalls durch das Gebiet der freien Stadt Frankfurt bauen müssen, so wäre es sicher von dem größten Interesse, wenn die Stadt Frankfurt ein Expropriationsgesetz in dem nämlichen Sinne und Geiste, wie das unsrige ist, erhielte. Die Stadt Frankfurt würde auch selbst das größte Interesse dabei haben, denn sie befindet sich ja selbst in dieser Beziehung jetzt in der größten Verlegenheit. Dies ist auch, wie ich aus Erkundigungen weiß, namentlich bei dem Gelände zu dem Bahnhof in Frankfurt der Fall; dafür hat der Eigenthümer 130,000 fl. verlangt und noch steht die Sache im

Hosted by Google

Proceß Wir werden ähnliche Fälle bekommen, wenn wir uns in dieser Beziehung nicht vorsehen, und eben da, wo zur Führung der Bahn überhaupt auf Frankfurtischem Gebiet gebaut werden müßte, würde das Gelände mit Gold aufgewogen werden müssen. Wenn daher ein gutes Expropriationsgesetz in Frankfurt angewandt werden könnte, so würde dies der Frankfurtischen Regierung selbst nur willkommen sein können; es würde in ihrem Interesse selbst liegen, wenn sie von anderen Staaten darum angegangen wird, ein Expropriationsgesetz zu geben.

Der Abgeordnete Graf Lehrbach: Ich will mir erlauben, meiner vorhinigen Aeußerung noch die Frage zuzufügen: ob die Kammer vielleicht nicht für räthlich halten wird, über die dem Beschlusse der ersten Kammer zu gebende Auslegung, Falls der meinigen beigestimmt werden sollte, einen förmlichen Beschluß dahin zu fassen, daß damit, wenn man auch hier dem Beschlusse der ersten Kammer beitrete, nicht eine Ermächtigung für die Staatsregierung ausgesprochen sein soll, ohne Weiteres zur Ausführung einer solchen Bahn auf Staatskosten zu schreiten? Ich will der Kammer anheim geben, ob es nicht vielleicht räthlich wäre, dies in einer besonderen Frage zu wahren. Wenn es für räthlich gehalten werden sollte, so stelle ich den Antrag, daß diese Auslegung insbesondere durch einen förmlichen Beschluß in der angedeuteten Weise gewahrt werden möge.

Der Präsident: Der Intention des Abgeordneten Grafen Lehrbach wird es entsprechen, wenn, nach der Abstimmung über die Hauptfrage, noch eine Frage dahin gestellt wird: ob die Kammer bei ihrem Beschlusse von der Ansicht ausgegangen sei, daß, Falls die Eisenbahn von Offenbach nach Frankfurt auf Staatskosten gebaut werden sollte, zuvörderst den Ständen darüber von Seiten der Staatsregierung weitere Vorlage zu machen sei?

Der Abgeordnete Graf Lehrbach: Ich bin ganz mit dem Herrn Präsidenten einverstanden; denn auf welche Weise es gewahrt wird, ist mir gleichgültig.

Der Abgeordnete Städel: Nach demjenigen, was bis jetzt bemerkt worden ist, insbesondere nach der Bemerkung des Abgeordneten Grafen Lehrbach, bleibt mir nur wenig noch zu sagen übrig; denn auch ich wollte auf dasselbe Ziel hinsteuern. Nur will ich noch die einzige Bemerkung hinzufügen, daß, da unsere Eisenbahn durch die ganze Länge des Großherzogthums Hessen die Verbindung der südlich und nördlich heranziehenden Bahnen vermitteln muß, unsern Nach-

Hosted by Google

barn daran liegt, uns zu bestimmen, diese bedeutende Verbindung herzustellen, wir also jedenfalls ein gewichtiges Wort zu sprechen und unsere Bedingungen zu stellen haben; daß, namentlich dem Großherzogthum Baden gegenüber, die Interessen der Stadt Frankfurt auf unsere Seite treten und sich mit den unsrigen vereinigen werden, um die Großherzoglich Badische Regierung zu bestimmen, in die Richtung der Bahn nach Heidelberg einzugehen und auch nichts dagegen einzuwenden, wenn wir die Bahn in unserem Lande über Offenbach führen.

Der Abgeordnete Kilian: Ich nehme noch einmal das Wort, um zu erklären, daß durch den Wunsch, die Stadt Offenbach in den Hauptbahnzug aufzunehmen, in keiner Weise ein Mißtrauen gegen die Staatsregierung ausgesprochen werden sollte, was sich schon daraus ergiebt, daß bemerkt wurde, man sei im Voraus überzeugt, die Staatsregierung werde zur Realisirung jenes Wunsches alle ihr zu Gebote stehenden Mittel anwenden. Wenn der Herr Regierungscommissär in meinen Worten einen Ausdruck des Mißtrauens gefunden hat, so hat er mich mißverstanden.

In Hinsicht auf den in Rede stehenden Staatsvertrag hege ich meines Theils keinerlei Besorgniß. Der Vertrag besagte nichts anders, als daß unsere Staatsregierung sich verpflichte, eine Privatgesellschaft zu formiren. Das ist aber eine ganz andere Voraussetzung, als diejenige, welche gegenwärtig vorliegt. Dort sollte von einer Privatgesellschaft der Bau bethätigt werden und dermalen handelt es sich von dem Bau der Eisenbahn für Rechnung des Staats. Baden könnte uns nur alsdann den fraglichen Vertrag entgegenhalten, wenn es zu behaupten im Stande wäre, wir trügen die Schuld, daß eine Privatgesellschaft für den Bau der Bahn nicht zu Stande gekommen sei und unser Staat wolle, um dieser Verbindlichkeit zu entgehen, jetzt selbst bauen. Dies wäre das Einzige von Erheblichkeit, was die Badische Regierung vorzubringen vermöchte. Um hiermit durchzudringen, müßte sie aber auch beweisen, daß die Möglichkeit vorhanden gewesen sei, eine Privatgesellschaft in's Leben zu rufen — ein solcher Beweis ist aber nicht möglich.—Es kann daher jener Vertrag auf das dermalen vorliegende, wesentlich verschiedene, Verhältniß keineswegs bezogen werden. Ich glaube, daß es überflüssig ist, der Staatsregierung diese Bemerkungen vorzutragen; sie wird wohl selbst dies Alles, was uns zur Seite steht, zu würdigen wissen. Ueberdies sind wir, nach meiner festen Ueberzeugung, bei der ganzen Angelegenheit nur im Vortheil gegen das

Hosted by Google

Ausland. Baden hat Interesse dabei, daß wir den von diesem Staat angefangenen Bau der Eisenbahn fortsetzen; Frankfurt hat Interesse, daß wir ihm die Eisenbahn zuführen. Wir können daher eher Bedingungen machen, als daß wir uns welche gefallen zu lassen nöthig haben. Was kann übrigens Baden daran liegen, daß der Hauptbahnzug nicht über Offenbach geht, mit andern Worten, daß der Reisende, welcher aus dem Großherzogthum Baden nach Frankfurt und Norddeutschland reist, ein paar Minuten früher ankommt? Wir müssen ja auch, wenn wir von hier nach Mainz oder wieder zurück reisen wollen, über Frankfurt reisen. Meine Herren, ich glaube, es wäre besser, gar keine Eisenbahnen zu bauen, als dadurch Städte, wie unsere, zu Grunde zu richten. Die Stadt Offenbach wird unersetzlichen Schaden leiden, wenn sie nicht in den Hauptbahnzug aufgenommen wird, und wenn die Eisenbahn von hier direct nach Mannheim geführt werden sollte, so ist dieses der Todesstoß für die Stadt Mainz.

Der Abgeordnete Frank (von Reddighausen): Das Großherzogthum Baden ist gewiß bei Erbauung der Eisenbahn von Heidelberg nach Frankfurt mehr interessirt, als unser Land. Baden hat beschlossen, so viele Millionen für eine mit dem Rhein parallel laufende Eisenbahn zu verwenden. Sollte diese an dem Neckar endigen, so würde die Anlage in dieser Beschränkung als ein Werk der Thorheit erscheinen und, um nur einen der Nationalzwecke, wozu die Eisenbahnen gebaut werden, wenigstens mit einiger Vollkommenheit zu erreichen, muß Baden durchaus dafür sorgen, daß seine Eisenbahn bis nach Frankfurt kommt. Ich glaube nun, daß wir lieber die Starkenburger Eisenbahn aufgeben sollten, als darauf eingehen, zum Schaden für den Handel in Mainz, die Badische Eisenbahn in Mannheim aufzunehmen und durch ihre Führung nach Frankfurt die Industrie und den Handel der Stadt Offenbach in Gefahr zu bringen.

Zu dem dritten Differenzpunkte bezüglich des von der zweiten Kammer gefaßten Beschlusses wegen gleichzeitiger Ausführung einer Eisenbahnverbindungslinie zwischen Darmstadt und Mainz:

(Ausschußbericht S. 3 und 4.)

Der Abg. Städel: Die Gründe, welche gegen die Annahme des von uns gestellten und von dieser verehrlichen Kammer auch genehmigten Antrags in der ersten Kammer

Hosted by Google

geltend gemacht worden sind, leiten sich hauptsächlich von der Ungewißheit über die künftige Rentabilität der Bahn ab. Es mag jedoch die Ansicht über die Rentabilität dieser Bahnstrecke in Mainz und in Darmstadt verschieden von derjenigen sein, welche man in Frankfurt davon hat. Es ist aber auch nicht die Rentabilität dieser Bahn, es ist das moralische Bedürfniß, eine direkte Verbindung zwischen der Hauptstadt des Landes und der größten Handelsstadt desselben, sowie mit dem Rheine herbeizuführen, eine innigere Verschmelzung der materiellen und moralischen Interessen, eine freundliche brüderliche Vereinigung der Gemüther zu bewirken, und nicht den Uebelstand, unserem Lande und der Nachbarschaft gegenüber, hervortreten zu lassen, daß bei einem Unternehmen, welches einen so bedeutenden Kostenaufwand erfordert, wovon die Provinz Rheinhessen, der westliche Theil des Landes, seinen guten Antheil übernehmen muß, dieser westliche Theil ganz unbetheiligt gelassen, selbst von der Berührung seines nächstgelegenen Punktes ausgeschlossen wäre und sich zurückgesetzt und gekränkt fühlen müßte; es ist, sage ich, vor allen Dingen die Beseitigung dieses Mißverhältnisses, welche in der Befriedigung des Wunsches liegt, den wir ausgesprochen haben. Eine gleichzeitige Erbauung dieser Bahn mit der Hauptlinie ist aus dem Grunde erforderlich, weil, wie es schon vorhin bei der Frage von der Richtung über Offenbach sehr gründlich und triftig hervorgehoben worden, wenn der Waaren- und Fremdenzug einmal eine gewisse Richtung genommen hat, eine später zu erbauende Bahnlinie von hier nach Mainz denselben nicht mehr von derjenigen Richtung ableiten könnte, die er vorher genommen und auf welcher er sich festgesetzt hätte. Aus diesem Grunde lege ich Ihnen, meine Herren, an das Herz, die Frage zu erwägen: ob es bei der Verausgabung von 9 — 10 Millionen darauf ankommen kann, auch noch eine weitere Summe von 12 — 1500,000 Gulden mehr zu verausgaben, um diese moralischen Interessen, dieses moralische Bedürfniß zu befriedigen und der jenseitigen Provinz an den wahrscheinlichen Vortheilen einen Antheil zu geben, so wie an den Lasten. Man glaubt, die Bahn werde nur wenig rentiren, auch aus dem Grunde, weil sie zu kostspielig sein würde; sie wird aber darum nicht kostspielig sein, weil das Gelände auf der ganzen graden Bahnlinie nicht theuer ist, weil keine Terrainschwierigkeiten vorliegen, wenige Ueberbrückungen zu bauen sind, und weil bei der Einmündung von der oberen Mainspitze bei der Gustavsburg, und bei der directen Communication mittelst ei-

Hosted by Google

ner Dampffähre bis in den Hafen von Mainz, vor allen Dingen der Bau einer Brücke von 3 — 400,000 Gulden, wie ihn der Herr Regierungscommissär in Aussicht genommen hat, gespart wird, sowie denn auch dadurch die Communication selbst den größeren Theil des Winters möglich bleibt, jedenfalls länger, als wenn die Bahn über Kostheim nach Castel, also unterhalb der Mündung des Mains, wo das Maineis die Schwierigkeit der Ueberfahrt vermehrt, den Rhein berührt. Ueberhaupt würde eine directe Verbindung mit unseren Häfen, die uns unabhängig von der Taunuseisenbahn, unabhängig von der früher eintretenden doppelten Hemmung der Communication über den Main und den Rhein machte, die uns diesen letzteren oberhalb der Mündung des Maines zu überschreiten veranlaßt, an einer Stelle, wo der Rhein gewöhnlich, selbst wenn er oberhalb und unterhalb Mainz steht, am längsten offen bleibt, von außerordentlichem Vortheile sein. Diese Verbindung vereinigt sowohl bedeutende Ersparniß im Anlagekapital, als auch die Rücksichten der Convenienz für das Unternehmen und für unseren Platz, und ich glaube, wenn diese Gründe, namentlich aber die moralischen Gründe, welche ich in meinem Vortrage zu Gunsten der Bahn vorangestellt habe, noch einmal erwogen werden, so werden Sie, meine Herren, die gehörige Berücksichtigung der Stadt Mainz und den Bewohnern des ganzen westlichen Theils des Landes nicht versagen wollen, um eine Ersparniß von 10 pCt. des aufzuwendenden Kapitals zu erzielen, welches wir ja im Ganzen blos auf die Wahrscheinlichkeit eines günstigen Resultats hin auszulegen uns veranlaßt finden.

Zu dem vierten Differenzpunkte in Betreff der Priorität des Baues der Bahn in der Provinz Oberhessen.

(Ausschußbericht S. 4.)

Der Abg. Frank (von Reddighausen): Ich erlaube mir hier die Anfrage an den Herrn Regierungscommissär: ob, wenn die Kammer auf ihren früheren Beschluß verzichtet, vorerst die oberhessische Bahn in Angriff zu nehmen, es dann ganz gewiß ist, daß die oberhessische Bahn gleichzeitig mit der hiesigen in Angriff genommen und fortgebaut wird, ohne daß die hiesige vor jener begünstigt werden wird?

Der Abg. Schmitthenner: Ich selbst, meine Herren, bin von der Ansicht, die ich Anfangs angenommen hatte, daß beide Eisenbahnen getrennt von einander zu behandeln seien, nur aus dem Grunde abgegangen, weil der Herr Regierungs-

Hosted by Google

commissär erklärt hat, die ganze Linie von der kurhessischen bis zur badischen Grenze müsse als eine einheitliche betrachtet und behandelt werden. Es sind nun später Besorgnisse geäußert worden, die auch vorzugsweise zu dem früheren Kammerbeschlusse geführt haben, es könne in dem ferneren Gange der Verhandlungen sich so gestalten, daß die oberhessische Bahn aufgegeben und gleichwohl die Südbahn gebaut werde. Es würde sehr zur Beruhigung der oberhessischen Deputirten gereichen, wenn der Herr Regierungscommissär die officielle Versicherung des Gegentheils in das Protocoll niederlegen wollte.

Der Abg. Franck (Hofgerichtsrath): Wir haben die Eisenbahn in der ganzen Länge durch das Großherzogthum als ein Ganzes bewilligt, und sie kann daher nur als ein Ganzes gebaut werden. Es kann daher die Bahn in der Provinz Starkenburg nicht allein gebaut werden, und ebenso umgekehrt.

Der Abg. Zulauf: Ich hoffe und wünsche, daß die verehrliche Kammer auf ihrem vorderen Beschlusse beharren möge.

Ich habe mich früher immer dahin ausgesprochen: ich wünsche gar keine Eisenbahn. Da aber dennoch der Bau der Eisenbahn einmal beliebt worden ist, so habe ich den Antrag des Ausschusses unterstützt, die Bahn durch die Provinz Oberhessen vorzugsweise in Angriff zu nehmen. Ich habe dies gethan, nicht zur Begünstigung der Provinz Oberhessen, sondern weil ich glaube, daß diese Eisenbahn sich am besten rentiren und mehr einbringen werde, als die Bahn durch die Provinz Starkenburg. Diese Ueberzeugung habe ich noch.

Daß aber auch die oberhessische Bahn, wenn man das Interesse des deutschen Bundes im Auge hat, zuerst nothwendig ist, das bin ich ebenfalls überzeugt; denn das Bundesheer kommt in seiner größten Stärke von Norden her, und die oberhessische Bahn ist es, welche zum Transport der Truppen vorzugsweise dienen wird, indem die Zahl der Truppen, die etwa von hier nach Mannheim zu marschiren hat, in gar keinem Vergleich mit jener steht.

Ich glaube ferner, wenn wir einmal eine Eisenbahn in einer Provinz fertig haben, so kommen späterhin andere Zeiten und andere Landstände, welche, erschreckt über die großen Kosten, die Bewilligung zur Fortsetzung der Bahnen zurückziehen, weil sie sehen, daß das Land es nicht ertragen kann, und die desfalls einen anderen Beschluß fassen.

Hosted by Google

Ich habe mich schon bei der ersten Discussion dahin ausgesprochen, daß die Eisenbahnfrage die wichtigste war, welche mir vorgekommen ist, so lange ich in der Kammer gewesen bin. Hat die Kammer es auf sich genommen, die Zustimmung zur Eisenbahn zu ertheilen, wobei es der Regierung gewiß doch auffallen muß, daß dieser Beschluß nur mit geringer Stimmenmehrheit durchgegangen ist, so wird sie auch mit der Regierung diese Maßregel zu verantworten haben. Ich meines Theils wiederhole aber, daß ich an jenem Beschlusse keinen Theil habe und daß ich nicht wünsche, daß demnächst vielleicht die Verantwortung allein den Ständen aufgebürdet wird.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Auf eine Trennung der beiden Bahnen in Starkenburg und Oberhessen in Bezug auf den Bau wird die Staatsregierung nie und nimmermehr eingehen. Dies erkläre ich hier wiederholt, wie ich es schon früher gethan habe. Wenn übrigens die Stände gemeinschaftlich mit der Staatsregierung den Bau der Eisenbahn beschlossen haben, so übernimmt sie auch eben so gemeinschaftlich mit den Ständen die Verantwortlichkeit dabei, welches wohl zur Beruhigung des Herrn Redners vor mir dienen wird.

Der Abg. Prinz: Die Berathung über die Frage, ob in der Provinz Oberhessen zuerst gebaut werden soll, oder nicht? scheint mir gegenwärtig ganz ihren praktischen Werth verloren zu haben; denn wenn auf der einen Seite die erste Kammer dem früheren Beschlusse der zweiten Kammer den Beitritt versagt hat, auf der anderen Seite aber die Großherzogliche Staatsregierung durch das Organ des Großherzoglichen Regierungscommissärs erklärt, daß sie niemals auf eine Trennung in dem Bau beider Bahnen eingehen werde, so begreife ich nicht, was wir für einen Effect mit einem Beschlusse gewinnen wollen, der etwa dahin gerichtet wäre, daß die Kammer auf dem vorderen Beschlusse beharre. Ich meine daher, daß jede weitere Diskussion über diesen Punkt völlig überflüssig erscheine.

Der Abg. Fritz: Es ist mir bekannt geworden, daß in der Provinz Oberhessen allgemein das Gerücht laut geworden ist, daß man dort sich keiner Eisenbahn zu erfreuen habe, indem daselbst allgemein behauptet wird, daß sich bereits die Staatsverträge dergestalt entwickelt hätten, daß wir in Oberhessen keine Eisenbahn zu bekommen die Hoffnung hätten.

Auch ich wünsche daher, daß der Herr Regierungscommissär uns eine beruhigende Versicherung darüber gäbe, daß mit dem Bau der Bahn in der hiesigen Provinz nicht eher

Hosted by Google

angefangen werde, als mit dem Bau der Bahn in der Provinz Oberhessen. Ich lege keinen Werth darauf, ob an diesem oder jenem Theil der Bahn zuerst gebaut wird, da wir bereits die Versicherung des Herrn Regierungscommissärs haben, daß gleichzeitig mit dem Bau der Bahnen angefangen werden soll; nur glaube ich nicht, daß die Kammer die Absicht haben kann, daß nur eine Bahn gebaut wird, und zwar nur die südliche. Noch muß ich zusetzen, daß allgemein in Oberhessen das Gerücht verbreitet ist, daß Oberhessen sich nie einer Eisenbahn zu erfreuen haben würde, weil die Kurhessische Staatsregierung den deshalbigen Staatsvertrag abgelehnt habe. Ich hoffe, daß der Herr Regierungscommissär uns hierüber Näheres mittheilen kann.

Der Abg. Valckenberg: Ich habe mich schon früher dahin ausgesprochen, daß man mit dem Bau der Nordbahn beginnen und mit dem Bau der Südbahn nachfolgen möge. Ich habe keine Gründe gehört, die mich bestimmen könnten, jetzt davon abzugehen. Ich glaube namentlich, daß, da man über die Ausmündung der Starkenburger Bahn in Mannheim oder in Heidelberg noch stets im Zweifel sich befindet, man auch noch weit vom Ziele entfernt ist, hier die Bahn beginnen zu können. —

Dies ist namentlich ein Grund für mich, dafür zu stimmen, daß der Anfang des Baues mit der nördlichen Bahn gemacht werde, weil uns die Südbahn niemals entzogen werden kann und hinsichtlich der Nordbahn mehr Gefahr auf dem Verzuge steht.

Es sind nicht die von verschiedenen Seiten ausgesprochenen ängstlichen Besorgnisse, daß man zuerst die Südbahn und dann die Nordbahn bauen wollte, die mich dafür bestimmen; nein, ich bin für die Nordbahn, weil ich solche im Allgemeinen für vortheilhafter, nothwendiger und rentbarer, wie die Südbahn, betrachte. Dies Letztere sind die Hauptgründe, weshalb ich mich bestimmt fühle, auf meinen vorderen Ansichten zu beharren.

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich weiß nicht, wodurch die von mehreren Seiten angeführte Idee, daß die Oberhessische Bahn aufgegeben sei, aufgetaucht sein kann; ich nehme aber keinen Anstand, zur allerseitigen Beruhigung in dieser Hinsicht, die feste und unumwundene Erklärung vor der verehrlichen Kammer abzugeben, daß nach meiner officiellen Kenntniß der Sachlage auch nicht die geringste Veranlassung zu einer solchen Besorgniß vorliegt.

Hosted by Google

Der Abg. Schmitthenner: Mit dieser Versicherung des Herrn Regierungscommissärs sind, meiner Ansicht nach, die Besorgnisse, welche einzelne Abgeordnete in dieser Beziehung gehegt haben, völlig verschwunden und wir können also recht gut auf den vorderen Beschluß verzichten.

Der Abg. Frank (von Reddighausen): Ich erkläre mich ebenfalls mit dieser Erklärung des Herrn Regierungscommissärs zufrieden.

Zu dem fünften Differenzpunkte, den von der zweiten Kammer gefaßten Beschluß wegen vorläufiger Sistirung der Arbeiten zum Behuf der Schiffbarmachung der Lahn betreffend. (A. B. S. 5 ꝛc.)

Der Herr Geheimerath Eckhardt: Ich muß gestehen, daß der hier in Rede stehende Beschluß der verehrlichen Kammer eine allgemein unangenehme Sensation, namentlich in den benachbarten Staaten hervorgerufen hat; denn es liegt lediglich und allein im Interesse des Großherzogthums, daß die Strecke von Wetzlar bis Gießen ebenfalls regulirt wird, indem vorzugsweise die Stadt Gießen und die Provinz Oberhessen davon Vortheile hat. In diesem Augenblick — etwa seit 14 Tagen — sind die preußischen, nassauischen und hiesigen Commissarien in Frankfurt versammelt, um den Staatsvertrag deshalb abzuschließen, und in dem nämlichen Augenblick kommt dieser Beschluß der Kammer zum Vorschein. Es ist nicht zu leugnen, daß dies eine sehr unerfreuliche Erscheinung gewesen ist und zu keiner ungelegneren Zeit hätte kommen können.

Was nun die Sache selbst betrifft, so wird die Schiffbarmachung der Lahn von Coblenz bis Gießen erst dann wahren Nutzen für die Provinz Oberhessen haben, wenn eine Eisenbahn bei Gießen vorüber geführt wird, welche dem Hafen bei Gießen die Landesprodukte zuführt und dagegen Güter und Waaren abnimmt, was von großem Nutzen für die Stadt Gießen und die ganze Provinz Oberhessen sein wird. Ich muß daher sehr wünschen, daß die verehrliche Kammer diesen improvisirten Beschluß, über den gar keine Berathung gepflogen worden ist, so, daß ich nicht einmal die Gelegenheit hatte, eine Bemerkung dagegen machen zu können, fallen lassen möge.

Der Abg. Schmitthenner: Dasjenige, was so eben der Herr Regierungscommissär bemerkt hat, überhebt mich

Hosted by Google

eines großen Theils der Ausführung, welche ich Ihnen, meine Herren, zu machen hatte.

Gleichwohl muß ich mir noch einige Bemerkungen über diesen Gegenstand erlauben. Die Geschichte des Beschlusses dieser verehrlichen Kammer ist derselben bekannt. Am Ende einer etwas aufgeregten Discussion über die Eisenbahn stellte der Abgeordnete Brunck den Antrag, die Schiffbarmachung der Lahn bei Gießen in so lange zu sistiren, bis es gewiß sei, ob eine Eisenbahn gebaut werde. Es hat keine Discussion über diesen Antrag damals stattgefunden, weil der Herr Präsident das Wort nicht ferner gestatten wollte. Sonst habe ich das vollkommene Vertrauen zu der Kammer, daß, wenn der Herr Regierungscommissär, oder ich, ihr die thatsächlichen Verhältnisse vorgestellt hätten, sie gewiß nicht diesen Beschluß gefaßt haben würde.

Indem ich nun Etwas über diesen Gegenstand sage, ist dies gewissermaßen nur eine Appellation **a camera male informata ad cameram melius informandam.**

Sie erlauben mir vor allen Dingen ein Paar Worte über die Geschichte der Verhandlungen, welche wegen der Schiffbarmachung der Lahn gepflogen worden sind, und es ist mir dabei sehr angenehm, daß der Herr Regierungscommissär zugegen ist, um, wo ich Thatsachen anführe, die Bestätigung geben zu können. Wie ich mich aus einer Abhandlung des ausgezeichneten Baumeisters von Wiebeking erinnere, so ist kein Fluß in Deutschland, wenigstens keiner in Oestreich und Baiern, der ein so bedeutendes Volumen Wasser führt, der nicht schiffbar gemacht worden wäre. Natürlich hat sich daher auch sehr bald die Aufmerksamkeit der Regierung auf die Schiffbarmachung der Lahn gewendet, um mit wenigen Kosten einen Canal durch eine Gebirgsgegend zu gewinnen, der es sonst an bedeutenden Communicationsanstalten gebricht.

Die Acten über die Schiffbarmachung der Lahn bei der vormaligen Provinzialregierung in Gießen beginnen mit dem Jahre 1632, also während des dreißigjährigen Kriegs. Man erkannte allgemein die große Wichtigkeit dieses Unternehmens; allein bei den damaligen Territorialverhältnissen Deutschlands, wo die Lahn das Gebiet einer Menge kleiner Herren, Abteien und freier Städte durchfloß, war an eine Vereinbarung nicht leicht zu denken. Wie z. B. auch wegen dieser Territorialverhältnisse ¼ Stunde oberhalb Wetzlar bis auf die neueste Zeit kein Chausseebau zu Stande gebracht werden konnte; so unterblieb auch die Schiffbarmachung der Lahn. Indessen

Hosted by Google

wurde das Project häufig aufgenommen und der Herr Präsident selbst hat uns bei der Berathung im Ausschuß die Geschichte einer solchen Sitzung, welche zu Anfang des vorigen Jahrhunderts stattfand, mitgetheilt, die sehr interessant ist. So lange das deutsche Reich mit seinen Tausenden Territorialherrn bestand, war an die Ausführung des Projects nicht zu denken. Kaum stürzte aber im Jahre 1806 die vormalige Reichsverfassung zusammen und es fand eine größere Arrondirung der Staaten statt, als auch sofort, und zwar von Seiten der damaligen westphälischen Regierung der Entschluß gefaßt wurde, durch einen Canal, der die Lahn mit der Eder verbinde, den Rhein mit der Weser in Verbindung zu bringen.

Ein Baumeister, wenn ich nicht irre, von Castries, hat zu dem Ende Nivellements und Vermessungen vorgenommen und ein **pro memoria** drucken lassen, welches bei den Acten der Regierung in Gießen liegt. — Nach diesem **pro memoria** ist die Ausführung eines Theils technisch durchaus nicht schwierig, sodann aber in staatswirthschaftlicher Beziehung von unermeßlicher Bedeutung. Die Rheinbundsperiode ist bekanntlich schnell vorüber gegangen und mit ihr dieses Project verschwunden. Während derselben wurde indessen auch von Seiten der Nassauischen Regierung der Anfang damit gemacht, die Lahn schiffbar zu machen, und zwar von Limburg bis herunter an die Mündung in den Rhein. Diese Schiffbarmachung ward sehr unvollkommen ausgeführt und lieferte daher nicht dasjenige Resultat, was bei einer vollkommeneren Ausführung natürlich zu erwarten gestanden hätte. Gleichwohl traten die Folgen der Schiffbarmachung der Lahn für die umliegenden Aemter Limburg, Hadamar, Runckel, Nassau und Dietz in hohem Maße hervor. Der Gedanke einer vollständigen Canalisirung der Lahn ward bei den betheiligten Regierungen immer lebendiger, und man zog die ausgezeichnetsten Wasserbaumeister, wie den Herrn von Wiebeking und unsern Herrn Geheimen Rath Krönke darüber zu Rathe, welche die leichte Ausführbarkeit dieses Projects in technischer Hinsicht nachwiesen.

Auch wurde im Großherzogthum Hessen auf dem Landtage von 1820—1821 durch den damaligen Abgeordneten Balser und auf einem späteren Landtage durch den verstorbenen Abgeordneten Heß der Antrag gestellt, die Lahn von Gießen nach Wetzlar schiffbar zu machen, worauf aber die Kammer aus der Rücksicht nicht einging, weil die Schiffbarmachung der Lahn auf dieser kurzen Strecke keine große Bedeutung haben könnte. Bei den großen Vortheilen aber —

Hosted by Google

ich weiß dies aus dem Munde des Nassauischen Commissärs, welcher die deßhalbigen Verhandlungen bei den Ständen geleitet hat, und von Ständemitgliedern, welche an dem deßfallsigen Beschluß Theil genommen haben — welche für die Umgegend der Lahn schon bei der, obgleich unvollkommenen Schiffbarmachung bis Limburg hervortraten, faßte die Nassauische Regierung den Plan zu einer vollständigen Ausführung des Unternehmens und legte im Jahr 1840 oder 1841 ihren Ständen einen, auf den Grund technischer Voranschläge beruhenden, Antrag vor, nach welchem die Lahn bis an die Nassauisch-Preußische Grenze bei Weilburg schiffbar gemacht werden sollte. Die Nassauische Regierung forderte von den Ständen die Bewilligung eines Credits von ungefähr achthunderttausend Gulden, doch bemerkte sie ihnen, da namentlich bei Weilburg vielleicht ein Tunnel gegraben werden müsse, daß die Kosten vielleicht höher kommen würden. Die Nassauer Stände haben der Regierung nicht nur den verlangten Credit von achthunderttausend Gulden vollständig bewilligt, sondern auch außerdem ist noch von der Kammer bemerkt worden, daß, wenn das Unternehmen der Schiffbarmachung für die ganze Strecke fünfzehnhunderttausend Gulden koste, die Stände einen unbestimmten Credit zur Ausführung des Unternehmens bewilligten. Die Naussauische Regierung ist darauf mit der unsrigen und der Preußischen Regierung in Unterhandlung getreten, die bis jetzt fortgeführt worden sind. Die Nassauer sind im Begriff, auf ihrem Gebiete die Arbeiten fortzuführen; in Preußen ist die Vorarbeit ebenfalls begonnen worden. Auf dem vorigen Landtage trat nun der Abgeordnete v. Rittgen, so viel ich weiß, nach vorherigem Einverständniß mit der Regierung, in der Kammer mit einem Antrag hervor, welcher darauf gerichtet war, der Staatsregierung einen Credit von sechsundachtzigtausend Gulden zu bewilligen, um die kurze Strecke von der Preußischen Grenze bis nach Gießen schiffbar zu machen. Mehrere ausgezeichnete Mitglieder der damaligen Kammer, wenn ich nicht irre der jetzige zweite Präsident Hesse, der damalige Abgeordnete Knorr, die Abgeordneten Lotheißen und Goldmann sprachen sich mit großer Wärme für das Unternehmen aus, und die Kammer bewilligte den Credit von sechsundachtzigtausend Gulden, worauf die Staatsregierung auch sofort die Vorarbeiten, namentlich die erforderlichen Nivellements und Vermessungen, vornehmen ließ. Nachdem dies nun alles seither so fortgegangen war, nachdem die Staatsregierung sich in Unterhandlungen mit den Nachbarstaaten eingelassen hatte, erscheint auf einmal,

Hosted by Google

gleichsam wie ein **deus ex machina**, ein Beschluß der Kammer, worin die Staatsregierung ersucht wird, sie möge die Arbeiten zur Schiffbarmachung der Lahn einstellen. Gründe dafür sind nicht mitgetheilt worden, und wenn ich mir auch den Kopf darüber zerbräche, ich wüßte meinerseits nicht einen Grund, der, meiner Ueberzeugung nach, vernünftig wäre, dafür aufzufinden.

Wohl aber erlauben Sie mir, Ihnen kurz die Gründe, welche für das Unternehmen sprechen, darzulegen, und zwar vorerst

1) die staatswirthschaftlichen.

Wer, meine Herren, die Umgegend der Stadt Gießen aus eigener Anschauung kennt, namentlich aber den Kreis Gießen, den Kreis Biedenkopf, den Kreis Grünberg und den Kreis Hungen, der wird mir einräumen, daß keine Gegend in dem ganzen Großherzogthum ist, in welcher relativ die Armuth, die Unkultur und selbst die Indolenz größer wäre, als da. Woran liegt das wohl, meine Herren? Nicht an den Bodenverhältnissen, denn der Boden ist in manchen Gegenden der genannten Kreise recht gut; nicht an den Menschen, denn es sind die Nachkommen der alten Katten, eines der edelsten, erregbarsten und streitbarsten germanischen Stämme, die dort wohnen. Also worin kann es liegen? — worin anders, als darin, daß, außer einigen Chausseen, es an bedeutenderen Communications-Anstalten, daß es an dem gehörigen Absatz für die Producte mangelt. Wo es aber an Absatz für die Producte, wo es an der Gelegenheit fehlt, dasjenige zu verwerthen, was man dem Boden abgewonnen hat, da wird der Mensch nothwendig lässig, und wo Lässigkeit eintritt, da folgt auch im Ganzen Unkultur. Worin liegt nun ein besseres Mittel, hier den Verkehr zu beleben, die Menschen anzuregen, die Segnungen des Wohlstandes zu verbreiten, als in der Erleichterung einer großartigen Communications-Anstalt, die jetzt so leicht gewonnen werden könnte, wie vielleicht später niemals, nämlich in der Schiffbarmachung der Lahn!

Fassen Sie dann

2) den finanziellen Gesichtspunkt ins Auge.

Unser Staat hat nur bis an die Preußische Grenze zu bauen, welche sich $^3/_4$ Stunden weit unterhalb Gießen erstreckt, um die Provinz Oberhessen an einen der schönsten und natürlichsten Canäle anzuschließen. Das Unternehmen wird sechsundachtzigtausend Gulden kosten. Sollte aber ein Staat, der fünf bis sechs Millionen zu dem, auch meiner Ansicht

Hosted by Google

nach wohlthätigen Zwecke des Straßenbaues aufgewendet hat, keine sechsundachtzigtausend Gulden haben, um sich an einen der schönsten Binnencanäle anzuschließen? Das kann ich nimmermehr glauben. Man könnte einwenden, die Eisenbahn könnte einen solchen Canal ersetzen. Dieß scheint auch bei dem von der Kammer gefaßten früheren Beschlusse vorgeschwebt zu haben. Wer aber nur einigermaßen über die Sache nachdenkt, sieht ja, daß die Eisenbahn gerade von Norden nach Süden angelegt wird, und daß die Bahn bei Gießen fast in einem rechten Winkel auf dieselbe schneidet. Wenn die Schiffbarmachung der Lahn gerade recht große Vortheile in staatswirthschaftlicher Beziehung darbietet; wenn wir einestheils die voluminösen Producte unserer Gegend, unsere Erze, unsere Bausteine, unseren Formsand, unsere Braunsteine, unsere schweren landwirthschaftlichen Producte auf der schiffbar gemachten Lahn versenden, so werden wir anderntheils gerade für den Gebrauch der Eisenbahn sehr billig die Ruhrer Steinkohlen auf der ganzen Bahnstrecke von Cassel nach Frankfurt beziehen können und auf diese Weise für die Stadt Gießen gewissermaßen einen natürlichen Stapelplatz bilden. Was würde etwa weiter dagegen sprechen? Sollten vielleicht andere Städte des Großherzogthums etwas gewinnen können, was Gießen verliert? Denkt man etwa daran, daß etwas, das sonst auf der Lahn verschifft würde, auf der Eisenbahn nach Mainz ginge? Meine Herren, um dies zu glauben, muß man mit den Territorialverhältnissen ganz unbekannt sein. Denn $^3/_4$ Stunden unterhalb Gießen beginnt, wie bereits erwähnt, die Preußische Grenze und drei Stunden unterhalb Gießen liegt die Preußische Stadt Wetzlar. Was also Gießen und das Großherzogthum bei Nichtschiffbarmachung der Lahn verliert, das gewinnt die Stadt Wetzlar und das Königreich Preußen.

Wenn bei Schiffbarmachung der Lahn bis Gießen ein Hessischer Unterthan, etwa von Grünberg aus, eine Stunde bis zum Orte der Einschiffung seiner Producte hätte, so würde er ohne sie sieben Stunden haben, also schwer im Stande sein, mit den näher wohnenden Preußischen Unterthanen zu concurriren.

Ich betrachte es bei dieser Lage der Dinge, wenn Sie auf Ihrem Beschlusse bestehen bleiben sollten, für eine wahrhafte Selbstverstümmelung. Man könnte freilich etwa sagen, wir wollen warten; dann muß ich aber bemerken, und der Herr Regierungscommissär wird es bestätigen, daß gerade in diesem Augenblicke die Unterhandlungen schweben, die, ein-

Hosted by Google

mal abgebrochen, nie wieder in gleich günstigen Lagen angeknüpft werden können. Aus allen diesen Gründen habe ich das vollkommene Vertrauen zu der verehrlichen Kammer, daß, nachdem sie vollständige Kenntniß von der Sache gewonnen hat, sie von ihrem vorderen Beschlusse abgehen wird.

Sollte aber gleichwohl, was Gott verhüten wolle, die Kammer auf ihrem vorderen Beschlusse beharren, so habe ich das bestimmteste Vertrauen zu der Staatsregierung, daß sie auf diesen, meiner festen Ueberzeugung nach, unseligen Beschluß nicht eingehen wird. Ich habe vielmehr das Vertrauen zu der Staatsregierung, daß sie von ihrem höheren Standpunkte aus, bei klarer Uebersicht der Dinge, leidenschaftslos und ohne Rücksicht auf partikulare Interessen, nur die Interessen unseres allgemeinen Vaterlandes ins Auge fassen, daß sie mit kluger Besonnenheit den kritischen Moment, der eben obschwebt, festhalten, und auf diese Weise einen später unheilbaren Schaden von dem Vaterlande abwenden wird.

Der Abg. Rausch: Ich habe bei der ersten Abstimmung nicht nur für das Amendement des Abgeordneten Brunck gestimmt, sondern es auch sogar bei der Discussion unterstützt. Indessen habe ich mich späterhin von der Wichtigkeit und den Vortheilen überzeugt, welche durch die Schiffbarmachung der Lahn für die Provinz Oberhessen entstehen, und ich werde daher jetzt gegen das Amendement, d. h. dafür stimmen, auf dem vorderen Beschluß nicht zu beharren. Ich fühle mich veranlaßt, diese Erklärung zur Motivirung meiner Abstimmung in das Protokoll niederzulegen.

Der Abg. Freiherr von Bibra: Ich halte die Schiffbarmachung der Lahn auf der kurzen Strecke, wo sie das Großherzogthum berührt, allerdings für vortheilhaft, und würde es sehr bedauern, wenn man von der Ausführung dieses Projects abstrahirte und die Vortheile, die daraus hervorgehen werden, jenen Gegenden des Landes entzöge.

Da eben die Rede davon ist, eine Eisenbahn zu erbauen, die dann in Verbindung mit dem sehr natürlichen Canal, der mittelst der Lahn eröffnet wird, stehen müßte, so glaube ich, könnte auf diesem Wege für die Provinz Oberhessen, wenn sie ihre Producte gerade auf die Lahn nach dem Rhein hinunter versenden kann, sehr viel Erfolg herbeigeführt werden. Gegenwärtig ist die Lahn bereits schiffbar bis nach Weilburg hinauf, nahe an der Preußischen Grenze, und ich habe mich selbst durch eigene Anschauung davon überzeugt, daß dort immer Schiffe mit Steinkohlen liegen. Wie wohlthätig wäre es, wenn die Steinkohlen auf dieser Wasserstraße bis in die

Hosted by Google

Provinz Oberhessen gebracht werden könnten, wo das Holz dermalen einen sehr hohen Preis erreicht hat, namentlich in der Gegend von Gießen. Die Schwierigkeiten, diese kurze Strecke schiffbar zu machen, können nicht so bedeutend sein. Wenn man die Hochgebirge Deutschlands, den Thüringer Wald, den Harz und den Schwarzwald besucht, dann findet man dort die kleinsten unbedeutendsten Bäche, wenn auch nicht allemal schiffbar, doch zum Holzflößen eingerichtet. An der Lahn bieten die Ufer, so viel ich sie kenne, in jener Gegend nicht so viel Schwierigkeiten dar, um große Arbeiten vornehmen zu können. Vielleicht werden die veränderten Einrichtungen hinsichtlich einiger Mühlen etwas Kosten verursachen; was aber die Wassermasse beträgt, welche die Lahn darbietet, so hat der berühmte Canal von Languedoc in Frankreich nicht so viel Wasser, als die Lahn, und es gehen immer Schiffe darauf. Ueberdies ist der Weg auf unserem Gebiete sehr kurz, er beträgt nur $^3/_4$ Stunden. Aus diesen Gründen werde ich für die Fortsetzung der Arbeiten hinsichtlich der Schiffbarmachung der Lahn und somit für den Verzicht auf den früheren Beschluß deshalb stimmen.

Der Abg. von Dörnberg: Ich war früher der Ansicht, man könnte in Folge der Erbauung der Eisenbahn durch die Provinz Oberhessen die Schiffbarmachung der Lahn sparen, und habe deshalb bei der früheren Abstimmung für den hier in Rede stehenden Beschluß gestimmt; allein nach den schönen Erläuterungen, welche der Herr Berichtserstatter in der heutigen Sitzung gegeben hat, werde ich dafür stimmen: auf jenen Beschluß zu verzichten.

Die Berathung wird hiermit geschlossen, worauf die Kammer sogleich zur Abstimmung über den Gegenstand derselben übergeht und der Präsident folgende Fragen stellt:

1) Will die Kammer dem, von der ersten Kammer zu dem Artikel 4 in der diesseits beschlossenen Fassung gefaßten Beschlusse: nach den Worten „Sollte diese Summe nicht $^1/_2$ pCt. von dem Anlagekapital der Eisenbahn" — einzuschalten: „nebst den dadurch jährlich erspart werdenden Zinsen" — beitreten?

wird einstimmig bejaht.

2) Tritt die Kammer dem weiteren Beschlusse der ersten Kammer, daß am Schlusse des Artikels 4 in der diesseits beschlossenen Fassung, noch beigefügt werde: „und die Amortisation der Kassenscheine erst alsdann, wenn die verzinslichen Kapitalien abgetragen sein werden, frühere Einlösung vorbehältlich" — bei?

wird einstimmig bejaht.

Hosted by Google

3) Will die Kammer dem, von der ersten Kammer zur eilften Frage ihrer zweiten Abstimmung hinsichtlich einer der Stadt Offenbach zu gewährenden Seitenbahn, Falls der Aufnahme derselben in den Hauptzug unbesiegbare Hindernisse entgegenstehen sollten, gefaßten Beschlusse beitreten?

wird mit 22 gegen 17 Stimmen verneint.

4) Tritt die Kammer dem in der vorigen Frage erwähnten Beschlusse der ersten Kammer bei, soweit er sich darauf erstreckt, daß in dem dort bezeichneten Falle Großherzogliche Staatsregierung bei den abzuschließenden Verträgen Vorsorge treffen möge, daß einer zur Erbauung einer Seitenbahn von Offenbach nach Frankfurt sich bildenden Privatgesellschaft, nicht nur keine Schwierigkeiten irgend einer Art in den Weg gelegt, vielmehr alle Erleichterungen gewährt werden möchten?

wird einstimmig bejaht.

5) Tritt die Kammer dem in der Frage 3 bezeichneten Beschlusse der ersten Kammer bei, soweit er sich darauf bezieht, daß in dem dort erwähnten Falle sich die Staatsregierung bei den abzuschließenden Verträgen ausdrücklich das Recht vorbehalten möge, auf Kosten und auf Rechnung der Staatskasse eine Seitenbahn von Offenbach nach Frankfurt, insoweit als nöthig auf dem Gebiete der Stadt Frankfurt erbauen zu lassen und so auf alle Fälle das Zustandekommen einer Eisenbahnverbindung mit der Hauptbahn der Stadt Offenbach zu sichern, selbst wenn zu diesem Unternehmen keine Privatgesellschaft zu schreiten Lust haben sollte?

wird mit 23 gegen 16 Stimmen bejaht.

Nach der Abstimmung über vorstehende Frage erklärt der Abgeordnete Lotheißen zu Protokoll: Ich bitte ausdrücklich, zum Protokoll zu bemerken, daß ich auch die von dem Herrn Präsidenten zuerst gestellte Frage, welche die beiden Theile des Beschlusses der ersten Kammer in sich zusammenfaßt, bejaht habe.

(Die Abgeordneten v. Grolman, v. Steinherr, Schmitthenner und Müller schließen sich dieser Erklärung an.)

6) Ging die Kammer bei Beantwortung der vorigen Frage von der Ansicht aus, daß, Falls die fragliche Seitenbahn von Offenbach nach Frankfurt auf Staats-

Hosted by Google

kosten gebaut werden sollte, vorerst den Ständen darüber von Seiten der Staatsregierung Vorlage zu machen sei?

wird einstimmig bejaht.

7) Will die Kammer auf dem, bezüglich des Antrags der Abgeordneten Aull, Städel, Jung, Lotheißen, Kilian und Hesse wegen gleichzeitiger Ausführung einer Eisenbahnverbindungslinie zwischen Darmstadt und Mainz auf Staatskosten, gefaßten Beschlusse beharren?

wird mit 26 gegen 13 Stimmen bejaht.

8) Will die Kammer auf dem, zur Frage 24 ihrer früheren Abstimmung gefaßten Beschlusse, die Staatsregierung zu ersuchen, vorerst nur den Bau der nördlichen Bahn, von der kurhessischen Gränze über Gießen nach Frankfurt in Angriff zu nehmen und auszuführen, beharren?

wird mit 28 gegen 11 Stimmen verneint.

9) Beharrt die Kammer auf ihrem früheren Beschlusse, die Staatsregierung zu ersuchen, in so lange Aussicht für die Erbauung der Eisenbahn über Gießen vorhanden sei, für die Schiffbarmachung der Lahn nichts zu verwenden?

wird einstimmig verneint.

Hierauf wird eine nochmalige Mittheilung an die erste Kammer beschlossen und die geheime Sitzung aufgehoben.

Zur Beglaubigung:

Hesse,	Lotheißen,	Prinz,
zweiter Präsident.	Sekretär.	Sekretär.

Hosted by Google

(Auszug.)

Siebenundsiebenzigste Sitzung

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 12. Juli 1842.

Unter Vorsitz des zweiten Präsidenten Hesse.

Gegenwärtig: der Herr Ministerialrath v. Bechtold, und 39 Mitglieder der Kammer.

ꝛc. ꝛc.

V. Ebenfalls in geheimer Sitzung macht der Präsident als neue Eingabe bekannt:

eine Mittheilung der ersten Kammer, die Proposition der Staatsregierung bezüglich des Baus und Betriebs der Eisenbahnen im Großherzogthum betreffend;

und es wird bezüglich dieses Gegenstandes eine gemeinschaftliche Adresse an des Großherzogs Königliche Hoheit beschlossen.

ꝛc. ꝛc.

Zur Beglaubigung:

Hesse,	Lotheißen,	Prinz,
zweiter Präsident.	Sekretär.	Sekretär.

Hosted by Google

Hosted by Google

(Auszug.)

Achtundsiebenzigste Sitzung

in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer der Landstände.

Darmstadt, den 13. Juli 1842.

Unter Vorsitz des Präsidenten Schenck.

Gegenwärtig: 40 Mitglieder der Kammer.

ꝛc. ꝛc.

Die Entwürfe der gemeinschaftlichen Adressen:

1) über die Proposition der Staatsregierung, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum betreffend,

ꝛc. ꝛc.

werden vorgelesen und deren Fassung von der Kammer genehmigt.

ꝛc. ꝛc.

Zur Beglaubigung:

Schenck,	Hesse,	Lotheißen,	Prinz,
erster Präsident.	zweiter Präsident.	Sekretär.	Sekretär

Hosted by Google

Hosted by Google

II.

Beilagen.

Hosted by Google

Hosted by Google

Beilage Nr. 1,

zum Protokoll vom 4. April 1842.

Vortrag des Herrn Geheimenraths Eckhardt, über den Gesetzesentwurf, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen betreffend.

Hochgeehrteste Herren!

Von Seiten der Großherzoglichen Staatsregierung bin ich beauftragt, Ihnen, meine hochgeehrteste Herren, einige vertrauliche Mittheilungen über einen Gegenstand zu machen, der die wichtigsten Interessen des Großherzogthums berührt, und deßwegen mit der größten Vorsicht behandelt werden muß.

Unläugbar haben die Eisenbahnen in den meisten deutschen Staaten eine solche Ausdehnung erhalten, daß nunmehr derjenige Staat in seiner Entwickelung gegen seine Nachbarn zurückbleiben muß, welcher es versäumt, zur rechten Zeit sich dieses Verkehrsmittels zu bemächtigen. Noch vor wenigen Jahren betrachtete das größere Publikum die Eisenbahnen aus einem anderen Gesichtspunkt; man sahe sie ziemlich allgemein nur als hohen Gewinn bringende Unternehmungen an, die häufig der Agiotage anheim fielen, und aus Mangel an eigenen Fonds nicht selten unglücklich endeten.

Die Stellung der Regierungen war unter diesen Umständen, der öffentlichen Meinung gegenüber, höchst schwierig; die Eisenbahnangelegenheit hatte nun einmal diese unselige Richtung genommen, und dennoch konnten die Regierungen diesen Schwindeleien nicht kräftig entgegentreten, ohne den Vorwurf auf sich zu laden, daß sie den Fortschritten der Privatindustrie abgeneigt seien und die freie Entwickelung derselben unterdrücken wollten.

Erst allmählig kam man zur besseren Erkenntniß; man lernte einsehen, daß nicht die hohe Dividende der Hauptvortheil sei, den die Eisenbahnen gewähren; die Erfahrung zeigte vielmehr, daß diese Eisenbahnen da, wo sie zu Stande kamen, eine vorher nicht gekannte Rührigkeit hervorriefen; daß Geschäfte entstanden und gemacht wurden, an die man früher nicht gedacht hatte, und daß überhaupt von der Masse der Bevölkerung mehr gereist werden konnte, weil die Mittel dazu

Hosted by Google

so sehr erleichtert waren. Immer mehr trat nun der staatswirthschaftliche Vortheil der Eisenbahnen für die Gesammtheit hervor, und vorzüglich war es der Handels- und Gewerbstand, welcher ihre hohe Wichtigkeit erkennen lernte. Doch zeigte es sich bald, daß Privatgesellschaften nur da den erforderlichen Credit erhielten, wo schon große Kapitalien angehäuft vorhanden waren, und wo der Handels- und Gewerbstand sich kräftig genug fühlte, um sich selbst bei dem Unternehmen angemessen zu betheiligen.

Wo solche Umstände nicht zusammentrafen, waren alle Bemühungen fruchtlos, eine Privatgesellschaft, selbst unter den glücklichsten Conjuncturen, zu Stande zu bringen. Man kam hierdurch zu der Ueberzeugung, daß in einem solchen Falle der Staatscredit in's Mittel treten müsse, wenn dennoch der Bau einer Eisenbahn aus höheren Rücksichten unvermeidlich erscheinen sollte.

Wollte man aber irgend eine Garantie von Seiten des Staats zu Gunsten einer Privatgesellschaft eintreten lassen, so würden alle Chancen des Nachtheils dem Staate allein zur Last fallen; der Staat würde nur die Verpflichtung übernehmen, so oft die jährlichen Einkünfte der Bahn nicht ausreichen, ohne Aussicht auf Wiedererſatz das Deficit aus der Staatskasse zu decken, während die Regierung nicht einmal im Stande wäre, Mißbräuche in der Verwaltung abzustellen, um jenen Nachtheilen zu begegnen. Sobald daher die eigenen Kräfte einer Privatgesellschaft nicht ausreichen und die Nothwendigkeit einer Bürgschaft von Seiten des Staats eintritt, so ist es schon aus finanziellen Rücksichten der Klugheit angemessen, den Bau der Bahn auf Staatskosten zu übernehmen und den Betrieb der Bahn für Rechnung des Staats verwalten zu lassen, weil nur alsdann die Aussicht vorhanden ist, daß Verlust und Gewinn bei den mehr und minder lukrativen Bahnstrecken und in den mehr und minder günstigen Jahren sich ausgleicht.

Dieß ist der Standpunkt, aus welchem gegenwärtig das Eisenbahnwesen zu betrachten sein wird; alle diese allgemeinen Andeutungen finden auch auf das Großherzogthum Hessen ihre specielle Anwendung, und es bleibt nur übrig, dieß näher zu erörtern. Betrachten wir vor allem seine Lage zwischen anderen Staaten, welche schon im Besitz von Eisenbahnen sind oder im Begriff stehen, sich dieselben zu verschaffen, so kann man sich der Ueberzeugung nicht erwehren, daß sehr bald eine große Veränderung in den bisherigen Verkehrsverhältnissen eintreten muß, wenn nicht eben diese Lage, welche

Hosted by Google

zu den günstigsten von Deutschland gehört, dazu benutzt wird, den bestehenden Handelszug festzuhalten und ihm durch einen rascheren Betrieb noch mehr Lebendigkeit zu geben.

Eine Eisenbahn von der Weser über Cassel, Gießen, Darmstadt u. s. w. bis zur Schweizergränze ist nicht blos von hoher politischer Bedeutung, sondern vereinigt noch überdies für das Großherzogthum Hessen, soweit sie durch dasselbe geführt wird, alle Vortheile in sich, welche große Handelsstraßen überhaupt zu geben vermögen.

Diese lange Linie bildet an und für sich ein unzertrennliches Ganze, durchzieht aber vier verschiedene Staaten von oft widerstreitenden Interessen, die durch die bisherigen, größtentheils sehr schwierigen, Verhandlungen noch nicht ganz ausgeglichen werden konnten, und hierin liegt der Grund, warum die Staatsregierung bisher Anstand nahm, über diese Bahnen den Ständen des Großherzogthums eine Mittheilung zu machen.

Doch steht nunmehr eine glückliche Lösung zu erwarten; ich bin daher beauftragt, Ihnen, meine hochzuverehrende Herren, einen hierauf Bezug habenden Gesetzesentwurf nebst Motiven zur Ertheilung der ständischen Zustimmung zu überbringen, und ich erlaube mir nur hierbei den Wunsch auszusprechen, daß dieser wichtige Gegenstand, der obschwebenden Verhandlungen mit den benachbarten Staaten wegen, in vertraulicher Sitzung behandelt werden, und sobald als möglich seine Erledigung finden möge.

Hosted by Google

Hosted by Google

Beilage Nr. 2,

zum Protokoll vom 4. April 1842.

Gesetzesentwurf den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum betreffend.

Ludwig II. ꝛc.

Um den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum auf eine zeitgemäße Weise zu ordnen und die dabei zu nehmenden höheren Rücksichten zu wahren, haben Wir, nach Anhörung Unseres Staatsrathes und mit Beirath und Zustimmung Unserer getreuen Stände, verordnet und verordnen wie folgt:

Art. 1.

Der Bau der Hauptlinien der Eisenbahnen im Großherzogthum wird auf Staatskosten ausgeführt, und der Betrieb derselben für Rechnung der Staatskasse verwaltet.

Dagegen werden zu Localbahnen Concessionen an Private ertheilt, und es bleibt Letzteren der Betrieb unter der oberen Leitung der Staatsregierung überlassen.

Art. 2.

Die zum Bau dieser Hauptbahnen, so wie zur ersten Anschaffung des Betriebsmaterials erforderlichen Fonds sollen auf dem Wege der öffentlichen Anleihe aufgebracht werden. Außerdem ist die Staatsregierung ermächtigt, zu gleichem Zweck, zur Verminderung des Betrags der Anleihe, Kassenanweisungen, welche als baares Geld circuliren, bis zum Betrag von einer Million Gulden auszugeben.

Art. 3

Die nach Art. 2 aufgenommenen Kapitalien werden aus dem reinen Ueberschuß des dem Großherzogthum zufallenden Antheils am Ertrage der Eisenbahn verzinset.

Sollte dieser reine Ueberschuß mehr liefern, als zur Zinsenzahlung nothwendig ist, so soll davon jährlich

1) bis zu 25 000 fl. zur Bildung eines Reservefonds, bis zu dem Betrage von 500,000 fl.
2) bis zu weiteren 25,000 fl. zur Kapitalamortisation, und
3) der Rest zur Erhöhung der Zinsen bis zu fünf Procent verwendet werden.

Hosted by Google

Art. 4.

Zur Sicherheit der für die Eisenbahn neu contrahirten Staatsschuld wird die Eisenbahn selbst, soweit sie im Großherzogthum liegt, sammt allen zu dem Eisenbahninstitute gehörigen Gebäuden und Anlagen, als Specialhypothek eingesetzt. Außerdem aber erkennen die Stände des Großherzogthums die für die Eisenbahn neu contrahirte und verwendete Kapitalaufnahme als Staatsschuld an.

Art. 5.

Um sowohl die pünktliche Verzinsung, als die Amortisation der aufgenommenen Kapitalien sicher zu stellen, ist die Staatsregierung ermächtigt, auf jeden Gulden Normalsteuerkapital eine Zusatzsteuer von zwei Heller vom 1. Juli dieses Jahres an auszuschlagen und dem Eisenbahnfonds zuzuweisen, so lange die Amortisation der aufgenommenen Fonds dauert.

Art. 6.

Nach Ablauf einer jeden Finanzperiode soll über die bis dahin geschehene Verwendung der Kosten des Baues der Staatseisenbahn Unsern getreuen Ständen Rechenschaft abgelegt werden.

Hosted by Google

Beilage Nr. 3,

zum Protokoll vom 4. April 1842.

Motive zum Gesetzesentwurf, den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum betr.

Bei der großen Thätigkeit, womit gegenwärtig die Eisenbahnanlagen, besonders in den Nachbarstaaten, von Seiten der Regierungen betrieben werden, ist mit Gewißheit vorauszusetzen, daß diejenigen Staaten einen Vorsprung erhalten und vielleicht für immer den Zug des Handels an sich ziehen werden, welche zuerst die für sie zweckmäßigste Bahnlinie in Bau nehmen und in Betrieb setzen.

Es ist zwar nicht zu verkennen, daß manche der bestehenden Verhältnisse durch die Eisenbahnen verändert werden und Unternehmungen anderer Art an deren Stelle treten.

Diese Umwandlung des Bestehenden ist jedoch durch ruhiges Abwarten nicht aufzuhalten, sondern es werden nur keine neuen Quellen des Erwerbs an die Stelle des Zerstörten treten, wenn sich ein Staat isoliren und von der allgemeinen Richtung ausschließen wollte, welche der Verkehr in neuester Zeit genommen hat.

Es ist hiernach der Zeitpunkt eingetreten, wo rücksichtlich der Eisenbahnen ein fester Entschluß gefaßt werden muß, und es bleibt daher nur übrig, die zweckmäßigsten Mittel aufzufinden, um sie in Ausführung zu bringen. Vor Allem wird es erforderlich sein, einen Unterschied unter denjenigen großen Bahnlinien zu machen, welche dazu bestimmt sind, der Hauptrichtung des Handels zu folgen und die großen Stapelplätze des Continents unter sich zu verbinden, und solchen Localbahnen, die nur dazu dienen, wichtige Punkte des Inlandes an jene Hauptbahnen anzuknüpfen. Daß wenigstens jene Hauptbahnen von Seiten des Staats gebaut und in Betrieb genommen werden, ist in politischer Beziehung unstreitig das Zweckmäßigste und wird im Großherzogthum Hessen schon aus dem Grunde geschehen müssen weil es nach den gemachten Erfahrungen unmöglich ist, im Inlande Privatunternehmer für die inländischen Bahnen zu finden.

Die Eisenbahnen gehören übrigens zu denjenigen Anstalten, welche durch den eigenen Betrieb eine Einnahme abwer-

Hosted by Google

fen, die nicht blos die jährlichen Unterhaltungskosten, sondern auch noch überdieß die Verzinsung des Anlagekapitals in der Regel zu decken im Stande ist, und hierdurch unterscheiden sich die Eisenbahnen zu ihrem Vortheil vor anderen ähnlichen Anstalten, welche der Staat unternimmt. Stellt sich aber der Staat an die Spitze des Unternehmens, so wird dasselbe großes Zutrauen genießen, und es werden die Bedingungen zur Aufbringung der erforderlichen Fonds dadurch sehr erleichtert werden.

Wenn nun der Bau auf die Hauptlinien innerhalb des Großherzogthums beschränkt wird, und die Ausführung der Localbahnen Privatunternehmern überlassen bleibt, so werden sich die Kosten der ersten Anlage und des Betriebsmaterials für die ganze Bahnstrecke, von der nördlichen Gränze der Provinz Oberhessen über Gießen und Darmstadt bis an die südliche Gränze der Provinz Starkenburg, soweit sie das Inland berührt, auf Neun Millionen Gulden belaufen, die während des Baues successive verzinslich aufgenommen werden müßten. Um dieser Kapitalaufnahme jede mögliche Publicität zu geben und sie für Jedermann leicht zugänglich zu machen, hat die Staatsregierung die Absicht, Partialschuldscheine zu Vier Procent Zinsen auf Inhaber von 1000 fl., 500 fl. und 250 fl. auszugeben, und deren Absatz zuerst durch Eröffnung von Subscriptionen im Lande zu versuchen; im Falle, daß hierdurch nicht die erforderlichen Summen aufgebracht werden, wäre eine Concurrenz unter den angesehensten Banquiers in den größeren Handelsstädten auszuschreiben.

Sollten auch auf diesem Wege die nöthigen Geldmittel nicht beigeschafft werden können, so müßte die Staatsregierung zu Geldanleihen auf Staats-Credit in jeder anderen Form, sowie auch zur Emission von Kassenscheinen, welche als baares Geld circuliren, bis zum Betrag von Einer Million ermächtigt werden.

Die durch diese Geldaufnahmen geschaffene Eisenbahn, nebst dem ganzen Immobiliar-Vermögen, bilden ein werthvolles Unterpfand, welches als Special-Hypothek eingesetzt wird.

Der aus dem Betrieb der Bahn dem Großherzogthum nach Abzug der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten zufallende Antheil an dem jährlichen Einkommen würde vor Allem zur Verzinsung der aufgenommenen Kapitalien verwendet werden müssen.

Bei einer Anlage von so bedeutendem Umfang ist außer dem Betriebsfonds ein weiterer Reservefonds für unvorherge-

Hosted by Google

sehene Fälle erforderlich; sollte daher jener reine Ueberschuß nicht ganz zur Zinsenzahlung nothwendig sein, so erscheint es angemessen, einen gewissen Antheil davon zu diesem Behuf aufzusparen. Der weitere Rest könnte dann zur Amortisation und etwaiger Erhöhung des Zinsfußes verwendet werden. Da jedoch nicht mit Sicherheit vorausgesetzt werden kann, daß diese günstigen Verhältnisse gleich Anfangs eintreten werden, so möchte es zur Sicherung der Zinsenzahlung ꝛc. rathsam sein, wenigstens bis zur völligen Consolidation der Anstalt, einen jährlichen Zuschuß aus der Staatskasse vorzusehen, welcher durch einen Steuerausschlag von zwei Heller vom Gulden Normalsteuerkapital aufgebracht werden könnte.

Dieß sind die Motive, welche dem vorgelegten Entwurf eines Gesetzes über den Bau und den Betrieb der Hauptbahnen im Großherzogthum zum Grunde liegen und dergestalt durch die gegenwärtigen Umstände bedingt sind, daß sie keiner weiteren Ausführung bedürfen werden.

Hosted by Google

Hosted by Google

Beilage Nr. 4,

zum Protokoll vom 7. April 1842.

Antrag der Abgeordneten Aull, Städel, Jung, Lotheißen, Kilian und Hesse.

Der von höchster Staatsregierung an die Kammer gebrachte Antrag für die Ausführung einer directen Communicationslinie mittelst eines Schienenwegs von der nördlichen Gränze des Landes über Gießen, Frankfurt und Darmstadt in südlicher Richtung zum Anschluß an die Badische Bahnlinie, nimmt für dieses große Unternehmen die Summe von Neun Millionen Gulden in Aussicht und Anspruch, und will die Ausführung der Zweigbahnen der Privatindustrie überlassen.

Indem wir diesen so hochwichtigen Gegenstand aufnehmen, um ihn an den Vorschlag der Regierung anzuknüpfen, was uns als ein unabweisliches Bedürfniß erscheint, werden wir die in dem Vorschlag selbst beobachteten und uns noch besonders empfohlenen Rücksichten im Auge behalten und über die Anschlußpunkte und die Richtung der Bahn im Innern des Landes uns auszusprechen unterlassen, indem diese Erörterungen vorerst der Berathung vorbehalten bleiben können. Allein dringend erscheint es, die Kammer gleich anfänglich auf die Nothwendigkeit aufmerksam zu machen, gleichzeitig mit der Ausführung der Hauptbahnlinie und aus denselben Mitteln, welche dafür in Anspruch genommen werden, eine Verbindungslinie zwischen der diesseitigen Provinz und der bedeutendsten Stadt des Großherzogthums herzustellen.

Mainz, das als Handelsstadt besondere Beachtung bei so bedeutender Eisenbahnanlage anzusprechen hat, und das durch seine Lage berufen ist, derselben den bedeutenden Fremdenzug vom Niederrhein direct von dort aus nach Darmstadt zuzuführen, wird von daher auf dem gleichen directen Schienenwege die von Süden und Südosten herbeiströmenden Fremden empfangen, welche rheinabwärts ziehen, nachdem sie den schönsten Theil der Provinz Starkenburg durchzogen und die

Hosted by Google

Residenz besucht haben, statt daß im andern Fall, wenn nämlich diese grade Verbindung fehlte und der Umweg, sowohl hin als her, über Frankfurt genommen werden müßte, die Reisenden wohl meist von Mannheim und resp. Mainz die täglich dreimalige Gelegenheit der Dampfschiffe benutzen würden, um, mit Ausschluß der Eisenbahn, ihrem Reiseziele zuzueilen.

Es fällt in die Augen, welche Nachtheile dadurch für diese Unternehmung zu befürchten sind, die Minderung des Ertrags der Fahrten, besonders aber die Folgen der Erschwerung, Darmstadt zu besuchen, wenn solches für die rheinaufwärts ziehenden Fremden nur auf einem Umwege geschehen könnte, während dazu jede nur mögliche Erleichterung geboten werden sollte, weil dadurch allein, und namentlich durch die Verbindungslinie mit Mainz, in der Residenz ein Knotenpunkt des Schienenwegs mit all den örtlichen Vortheilen gebildet werden kann, ohne welchen der größte Nutzen für die diesseitige Provinz verloren gehen müßte, da ein einfacher Durchzug in wenigen Stunden weder dem Lande noch der Stadt, von Seiten der Reisenden, welche diese grade Linie befahren würden, besonderen Vortheil bringen könnte.

Die Richtung vom Rhein über Darmstadt an die badische Gränze und vice versa ist die fruchtbringendste, weil sie die angenehmste ist für alle Jene, die für ihr Vergnügen und nicht in eiligen Geschäften nach einem großen Handelsemporium reisen, und es kann nicht in Abrede gestellt werden, daß die bei weitem größere Masse der Fremden, welche unsere Gegenden besuchen, eine Rhein- oder Badereise als Ziel oder Zweck sich vorsetzt.

Der Vortheil der Eisenbahn im allgemeinen durch gesteigertes Erträgniß, als Folge dargebotener Erleichterung und Bequemlichkeit, der wohlverstandenen Vortheile der Provinz sowie der Residenz, wie solche aus der vorgeschlagenen Ausdehnung entspringen, liegt klar vor Augen, und sie müssen weit den Kostenpunkt aufwiegen ohne die Vermehrung der Baukosten für die kurze Strecke, oder Terrainschwierigkeiten, welche diese Verbindungslinie durch eine Gegend laufen würde, wo das Gelände geringen Werth hat, wie diejenige zwischen Darmstadt und der Mündung des Mains. Wenn eine stehende Brücke zu kostspielig gefunden würde, könnte die Verbindung mit Mainz mittelst einer Dampffähre unterhalten werden.

Allein abgesehen von all diesem erscheint es als Ehrenpunkt für das Land, daß die Residenz in directe Verbindung

Hosted by Google

mit dem Rhein gebracht werde und der einzigen daran gelegenen größeren hessischen Handelsstadt und zugleich dem lebhaften Verkehr und der steigernden Bewegung auf diesem Strom die Hand biete, während hierdurch zugleich ein wohlbegründeter Anspruch des linken Rheinufers Anerkennung und Berücksichtigung fände, derjenige nämlich: „bei einem nationalen Unternehmen von solchem Umfang, wie an den Lasten, so an den Begünstigungen, Antheil zu haben."

Wir stellen demnach den Antrag:

Die hohe Kammer wolle diesen Gegenstand in reifliche Erwägung ziehen und bei höchster Staatsregierung sich für die gleichzeitige Ausführung einer Eisenbahnverbindungslinie zwischen Darmstadt und Mainz auf Staatskosten, verwenden.

Hosted by Google

Hosted by Google

Beilage Nr. 5,

zum Protokoll vom 11. April 1842.

Antrag der Abgeordneten Otto, Hesse, Franck, Lotheißen, die Aufnahme der Stadt Offenbach in den Zug der für das Großherzogthum projectirten Eisenbahn von der nördlichen Gränze der Provinz Oberhessen bis an die südliche Gränze der Provinz Starkenburg.

In den Motiven zu dem Gesetzesentwurf, den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum betreffend, welchen die Staatsregierung den Ständen am 4. d. M. hat vorlegen lassen, sind nur zwei Punkte angegeben, welche die in Vorschlag gebrachte Bahnstrecke von der nördlichen Gränze der Provinz Oberhessen bis an die südliche Gränze der Provinz Starkenburg, so weit sie das Großherzogthum durchziehen wird, berühren soll. Diese Punkte sind die Städte Gießen und Darmstadt. Ueber die weitere Richtung, welche die Bahn im Innern des Großherzogthums nehmen dürfte, ist den Ständen keine Eröffnung gemacht worden.

Bei der Uebergabe des erwähnten Gesetzesentwurfs äußerte der Herr Regierungscommissär unter Anderem Folgendes:

„Betrachten wir vor allem seine (des Großherzogthums) Lage zwischen andern Staaten, welche schon im Besitz von Eisenbahnen sind, oder im Begriff stehen, sich dieselben zu verschaffen, so kann man sich der Ueberzeugung nicht erwehren, daß sehr bald eine große Veränderung in den bisherigen Verkehrsverhältnissen eintreten muß, wenn nicht eben diese Lage, welche zu den günstigsten von Deutschland gehört, dazu benutzt wird, den bestehenden Handelszug festzuhalten und ihm durch raschern Betrieb noch mehr Lebendigkeit zu geben."

Hosted by Google

Was hier von dem Großherzogthum gesagt ist, gilt in noch höherem Grade von den Haupthandels- und Fabrikstädten unseres Landes, deren Verkehr, wenn sie von dem Zug der Schienenwege ausgeschlossen bleiben sollten, nur noch eine kümmerliche Existenz fristen und endlich ganz verschwinden würde.

Es erscheint daher dringend nothwendig, daß auch die großen Handels- und Fabrikorte des Großherzogthums in den Hauptbahnzug aufgenommen oder damit in eine angemessene Verbindung gebracht werden, wenn dieselben nicht ihren Verkehr an die auswärtigen Stapelplätze gänzlich abtreten sollen.

Wenn zunächst der Zweck der Eisenbahnen darauf gerichtet ist, außer dem Personentransport den Ueberfluß der Erzeugnisse der einen Gegend einer andern, welche Mangel daran leidet, zuzuführen und gewerbreiche Orte mit andern in eine erleichterte Verbindung zu bringen und dadurch auf Erweiterung des Verkehrkreises, sowie auf Beförderung der Industrie hinzuwirken, so stellt sich als unabweisbare Forderung dar, in den Zug der Eisenbahnen diejenigen Orte aufzunehmen, welche in vielen Productionszweigen beschäftigt und deren Erzeugnisse für einen großen Verkehr nach entfernten Gegenden bestimmt sind.

Das Großherzogthum besitzt nur eine Fabrikstadt, welche in größerem Maßstabe und fast ausschließlich für das Ausland fabricirt und ihre Erzeugnisse nach allen Theilen des Zollvereins und des Auslandes in sehr beträchtlichen Mengen versendet. Diese Fabrikstadt ist Offenbach.

Im Interesse des Landes und der Stadt Offenbach liegt es daher, letztere in die Hauptbahnlinie aufzunehmen. Es würde schwer zu rechtfertigen sein, die in dem Großherzogthum zu bauende Eisenbahn in einer geringen Entfernung an Offenbach vorbei nach und durch Frankfurt zu führen, ohne die erstere Stadt zu berühren, da bei der gewiß zu erwartenden Rentabilität dieser Strecke weder der Umweg, noch der höhere Kostenaufwand, bei der kurzen Entfernung beider Städte von einander, in Betracht kommen kann.

In dem beiderseitigen Interesse, sowohl des Staats, als der Stadt Offenbach, tragen daher die oben Genannten darauf an:

„die Großherzogl. Staatsregierung zu ersuchen, durch alle ihr zu Gebot stehenden Mittel dahin zu wirken, daß die Eisenbahn von Cassel nach Frankfurt, welche

Hosted by Google

jedenfalls die Provinz Oberhessen durchschneiden wird, über Hanau und Offenbach nach Frankfurt, oder, wenn dies nicht ausführbar sein sollte, die Bahn von der badischen Gränze über Offenbach nach Frankfurt geführt werde."

Hosted by Google

Hosted by Google

Beilage Nr. 6,

zum Protokoll vom 14. April 1842.

Antrag der Abgeordneten Lotheißen, Franck (Hofgerichtsrath), v. Rabenau (Oberforstrath), Hesse, Kilian, die Richtung der projectirten Eisenbahn von Darmstadt nach der südlichen Gränze der Provinz Starkenburg betreffend.

Die Großherzogl. Staatsregierung hat zwar in ihrer jüngst an die Stände gebrachten Proposition, betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen, die Anschlußpunkte und die Richtung der Bahn im Innern des Landes noch nicht angegeben; es wird jedoch dieser wichtige Gegenstand, namentlich also auch die Frage:

> welche Ortschaften die von Darmstadt bis an die südliche Grenze der Provinz Starkenburg projectirte Eisenbahn, im Falle ihrer Ausführung, berühren, und an welchem Punkte — ob in der Richtung nach Heidelberg, oder nach Mannheim — solche mit der Badischen Eisenbahn in Verbindung treten soll?

bei der Berathung zur Sprache kommen müssen.

Wir beabsichtigten, bei dieser Discussion die Richtung der Bahn direct nach Heidelberg in Antrag zu stellen; die Erwägung aber, daß dieser Antrag vorerst an den Ausschuß zur Begutachtung verwiesen werden, und daß hierdurch die definitive Beschlußnahme über die Proposition der Gr. Staatsregierung eine bedauerliche Verzögerung erleiden könnte, bestimmt uns, diesen Antrag schon jetzt — und zwar in der Erwartung, daß der erste Ausschuß veranlaßt werde, sich gleichzeitig auch hierüber gutachtlich zu äußern, — dahin zu präcisiren:

> die hohe Kammer wolle sich bei der Gr. Staatsregierung dafür verwenden, daß die von Darmstadt bis an die südliche Gränze der Provinz Starkenburg zu bauende Eisenbahn die Bergstraße entlang, direct in den Bahnhof nach Heidelberg, die Orte Eberstadt,

Hosted by Google

Bickenbach (oder statt des letzteren die Orte Seeheim, Jugenheim und Alsbach), sodann Zwingenberg, Auerbach, Bensheim, Heppenheim, Weinheim, Schrießheim ꝛc. berührend, geführt werde.

Diesen Antrag stützen wir hauptsächlich auf folgende, einstweilen nur kurz angedeutete, Gründe:

1) Die Bahn von hier direct nach Heidelberg verbindet die demnächst von Darmstadt nach Frankfurt ꝛc. und die von Heidelberg nach Karlsruhe ꝛc. ziehenden Eisenbahnen in gerader Richtung, vermeidet also den nicht unbedeutenden Umweg über Mannheim.

Diese Bahnrichtung liegt

2) im allgemeinen Interesse des Landes; denn sie vermindert für das Großherzogthum Hessen die Bauverbindlichkeit, welche sich, im Falle der Richtung der Bahn nach Mannheim, ohne einen erheblichen Vortheil zu versprechen, über eine Strecke von circa drei Stunden erweitern würde.

Sie liegt aber auch

3) im speciellen Interesse der Bewohner der Bergstraße und des an diese gränzenden Odenwaldes; denn sie heilt die denselben durch die oberrheinische Dampfschifffahrt und durch die Localbahn zwischen Heidelberg und Mannheim geschlagenen Wunden, sie bringt wieder Leben und Nahrung in die durch Naturschönheiten ausgezeichneten Gegenden der Bergstraße und des Odenwaldes.

4) Aber auch für die Stadt Mainz ist, aus nahe liegenden Gründen, eine direct von Heidelberg nach Darmstadt führende Eisenbahn, zumal wenn der beantragte Schienenweg von Darmstadt nach Mainz zu Stande kommt, von größerem Nutzen, als eine Bahn von Mannheim nach Darmstadt.

Der Bahn unsers Antrags steht auch

5) in Absicht auf Bau- und Unterhaltungskosten nicht das mindeste Bedenken im Wege. Am Fuße der Gebirge ist der Boden fest, die Bahn erhält dadurch einen soliden und weniger kostspieligen Unterbau, wozu die Steine, als Hauptmaterial desselben, ganz in der Nähe und wohlfeil zu beziehen sind. Auch führt der Bau nicht durch Wiesen und Moorgründe, er hat mit Wässerungsanlagen nicht zu kämpfen und wird jedenfalls nicht kostspieliger werden, als der Bau einer Schienenbahn von Darmstadt nach Mannheim.

Insbesondere aber gewährt die von uns beantragte Bahn

6) den vor allen Dingen zu beachtenden Vortheil der größeren Frequenz, wenn sie, was nothwendig geschehen muß, an den größeren Ortschaften, z. B. an Eberstadt, Bickenbach,

Hosted by Google

Zwingenberg, Bensheim und Schriesheim mit Aussteigehallen, an Heppenheim und Weinheim aber mit Bahnhöfen versehen wird.

Während Seeheim, Jugenheim, Alsbach, Zwingenberg und Auerbach als Vergnügungsorte sehr in Betracht kommen, durchkreuzen sich an andern Orten mehrere Hauptstraßen zwischen Main, Rhein und Neckar, nämlich:

in Eberstadt

a) von Offenbach nach Gernsheim,
b) von Seligenstadt über Babenhausen, Dieburg, Roßdorf, Oberramstadt ꝛc. nach Gernsheim,
c) von Obernburg am Main über Neustadt, Höchst, Reinheim ꝛc. nach Gernsheim,
d) von Miltenberg über Michelstadt, Brensbach, Oberramstadt ꝛc. nach Gernsheim;

in Bensheim und Heppenheim

a) von Brensbach über Reichelsheim, Gadernheim, Schönberg ꝛc. nach Lorsch und Worms,
b) von Obernburg über Michelstadt, Erbach, Fürth ꝛc. nach Lorsch und Worms,
c) von Miltenberg ꝛc. eben dahin,
d) von Eberbach am Neckar über Beerfelden, Ebersberg und Fürth ꝛc., sowie von Eberbach über Hirschhorn, Waldmichelbach und Fürth ꝛc. eben dahin;

in Weinheim

die vorher genannten bis nach Fürth und von da über Rimbach und Birkenau nach Weinheim führenden Straßen.

Bei dem Zusammenflusse dieser vielen, weit verzweigten Kunststraßen, mit welchen allen die Bahn nach Heidelberg in Verbindung kommen würde, läßt diese Bahnroute den lebhaftesten Verkehr erwarten.

Wir behalten uns vor, die für unsere Motion sprechenden Gründe, erforderlichen Falls, bei der Berathung näher auszuführen.

Hosted by Google

Hosted by Google

Beilage Nr. 7,

zum Protokoll vom 13. Mai 1842.

Bericht des ersten Ausschusses der zweiten Kammer, über die Vorlage Großherzogl. Staatsregierung in Beziehung auf die Erbauung von Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen; erstattet von dem Abgeordneten Schmitthenner.

Es ist eine allbekannte Sache, daß, nachdem man bereits seit Jahrhunderten Schienenwege, welche durch Aufhebung der Reibung den Bedarf an Zugkraft außerordentlich mindern, gekannt und hin und wieder, besonders in Bergwerken, benutzt hat, im Jahr 1825 in England der erste Versuch gemacht worden ist, statt der bis dahin auf Landstraßen fast ausschließlich zur Fortbewegung gebrachten, verhältnißmäßig theueren Thierkräfte die Dampfkraft anzuwenden, und daß man auf diese Weise in den sogenannten Eisenbahnen ein Mittel der Kommunikation gewonnen hat, welches an Schnelligkeit jedes und an Wohlfeilheit nur die Wasserstraßen nicht übertrifft. Mit glücklichem Takte und einer erstaunlichen Raschheit bemächtigten sich die eminent praktischen Völker der Welt, Engländer und Nordamerikaner, dieses Mittels und zwar vorzugsweise, was nicht übersehen werden darf, um voluminöse Landesprodukte aus dem Innern an die Flüsse und Meeresküsten zu transportiren.

Aus der politischen Form von England und Nordamerika erklärt es sich leicht, warum die Errichtung und der Betrieb dieser großartigen Anstalten nicht von dem Staate ausging, sondern Privaten überlassen blieb.

Auf dem Festlande, namentlich auch in Deutschland, scheinen Anfangs, gleich dem Publikum, auch einzelne Regierungen über die politische und staatswirthschaftliche Bedeutung dieser Verkehrsanstalt im Zweifel gewesen zu sein. Denn nur so läßt es sich erklären, wie man hier, bei monarchischen Regierungsformen und großer Ausdehnung der öffentlichen Gewalt, eine so großartige Kommunikationsanstalt, die ihrer

Hosted by Google

eigentlichsten Natur nach Sache des Staats ist, der Privatindustrie überlassen konnte. Dieser Mißgriff hat, wo er geschehen ist, eine große Reihe von weiteren Mißständen hervortreten lassen. Es bemächtigte sich die Agiotage eines der schönsten Mittel für Beglückung und Veredelung der Menschheit, die Erbauung und Verwaltung ward, ohne Rücksicht auf das staatswirthschaftliche Moment, bloß auf finanziellen Gewinn, also z. B. auch die Tarifirung mehr auf Personen- oder Waarentransport, berechnet; es wurden eine Menge Verwickelungen der Privatinteressen mit den öffentlichen und damit auch falsche Urtheile über das Wesen der Eisenbahnen hervorgerufen. Indessen hat sich, wie bei tausend Erfindungen in der Geschichte, auch hier sehr bald gezeigt, daß solche großartige Welterscheinungen, sobald sie sich einmal in das Leben zu drängen beginnen, durch Mißverständniß und falsches Urtheil der Menschen wenig aufgehalten zu werden vermögen. Man kann wohl sagen, daß die öffentliche Meinung über den unermeßlichen Einfluß, den diese Erfindung auf die Entwickelung der Menschheit üben wird, bereits zur Klarheit gekommen ist, und das besprochenste Thema des Tages ist der lebendige Wetteifer der Regierungen, ihren Völkern die Segnungen dieser großartigen Erfindung zu geben.

Kaum wird es unter diesen Umständen nöthig sein, Etwas über die unermeßlichen Vortheile zu sagen, welche die Eisenbahnen Deutschland gewähren können und werden.

Wie die politische Bedeutung derselben überhaupt vorzugsweise in der äußersten Concentration der Staatskräfte zu Angriff und Vertheidigung hervortritt, so werden sie für Deutschland nebst dem Zollverein das stärkste Band der Vereinigung bilden. Ein vollständig ausgeführtes System von Eisenbahnen, welches die Hauptstädte dieses Staatenstaates auf wenige Stunden zusammenrückt, wird für ihn die Macht der Vertheidigung unberechenbar erhöhen, den Frieden und eine glückliche Zukunft verbürgen. Es ist tausendmal gesagt und soll hier nicht wiederholt werden, daß nach der Erfindung der Druckerpresse schwerlich eine andere die Cultur und folglich die Veredelung der Völker so bedeutend fördern wird, als diejenige eines Mittels, welches auch den niedersten Volksklassen die Welt öffnet, die Menschen mit Leichtigkeit zu den Culturmitteln und diese zu den Menschen bringt, und daß dieser Vortheil für kein Volk entschiedener hervortreten wird, als für die Deutschen, welche bei ihrer großen Bildungsfähig-

Hosted by Google

keit neben andern Culturvölkern darin zurückstehen, daß sie weniger Mittel der Kommunikation besitzen.

Was die Eisenbahnen in staatswirthschaftlicher Hinsicht sind, läßt sich leicht und treffend in einem Bilde darstellen. Sie sind Ströme von Eisen. Wie aber an den schiffbaren Strömen, als den großen Schlagadern im Verkehrsleben, die Bewegung, die Kultur und der Wohlstand der Völker am größten ist, so werden diese begreiflich auch da steigen, wo die Kunst der Menschen solche Ströme schafft. Daß sie wirklich schon gestiegen sind, wo Eisenbahnen bestehen, zeigt auch dem Ungebildetsten der Augenschein. Im Mittelalter hatte Deutschland den Zwischenhandel von Europa, der Reichthum seiner Städte war unbeschreiblich und sie konnten jene Dome bauen, die noch als Zeugen einer großen reichen Vorzeit in die Mitwelt herüberragen. Durch die Auffindung des Seewegs nach Ostindien und die Entdeckung von Amerika hat es die Spedition für die Welt verloren und seine Städte sind so arm geworden, daß sie ihre Dome zu unterhalten nicht im Stande sind. Die Eisenbahnen werden wenigstens dem Handel der alten Welt wieder seine frühere Richtung geben und die Städte Deutschlands werden wieder reich werden.

Den finanziellen Gesichtspunkt endlich anlangend, so ergibt sich ohne weitere Auseinandersetzung, daß eine öffentliche Anstalt, welche den Wohlstand mehrt, auch die Steuerkraft steigert, und ferner bei dem Hinblick auf die Geschichte ähnlicher Anstalten, wie der Dampfschiffahrt, und sogar der Eisenbahnen selbst, daß dieselben eine unmittelbare Einkommensquelle abgeben werden. Obgleich nämlich in Deutschland bisher erst einzeln und stückweise Eisenbahnen erbaut sind, so daß die Bedeutung derselben für den Verkehr noch nicht vollständig hervortreten konnte, die Anlagen derselben im Anfange viel kostspieliger waren, indem man, von der Erfahrung verlassen, Mißgriffe in der Ausführung that, nicht blos Maschinen, sondern auch Maschinisten und sogar das Brennmaterial aus dem Auslande beziehen mußte; so ergibt sich doch nach verbürgten authentischen Nachrichten die erfreuliche Erscheinung, daß der Ertrag aller bisher in beständigem Steigen ist und es besteht, nach den letzten Quartalsberichten der Direktionen, nachstehendes Verhältniß der Rentabilität:

1) die München-Augsburger Bahn ergab trotz der vielen auf ihr lastenden Beschwerden und Zahlungen $2^1/_2$ pCt.

2) die Bahn von Braunschweig nach Wolfenbüttel schon im ersten Jahr . . . . . $3^1/_2$ pCt.

Hosted by Google

3) die Leipzig-Dresdener Bahn . . . 4 pCt.

4) die Magdeburg-Leipziger Bahn vertheilte nach Bezahlung der Zinsen der Prioritätsactien und der statutenmäßigen Amortisation, sowie nach Zurückstellung eines angemessenen Reservefonds, an die Inhaber der Stammactien eine Dividende von . . . . . 5 pCt.

5) die Berlin-Potsdamer Bahn ergab, nach Zurücklegung von 6000 Thalern zum Reservefond, 5 pCt. Zinsen und 2 pCt. Dividende, mithin . . . . . 7 pCt.

6) die Bahn von Mannheim nach Heidelberg, an welche sich die Main-Neckar-Bahn anschließen soll, ergab schon im vorigen Jahr . . . . . $3^1/_2$ pCt.

7) die Taunus-Eisenbahn ergab eine Verzinsung des Stammkapitals von 6 pCt. und legte für den Reserveconto noch circa 24,000 fl zurück.

8) die Nürnberg-Fürther Bahn ergab eine Dividende von . . . . . 17 pCt.

Von ausländischen Bahnen ergaben, als unter ähnlichen Verhältnissen wie die deutschen erbaut:

9) die Petersburger Bahn, ungeachtet mancher Belastungen . . . . . 4 pCt.

10) die belgischen Bahnen, die großentheils mit Kanälen concurriren . . . . . $3^1/_4$ pCt.

Die Resultate derjenigen von Cöln nach Aachen werden erst dann hervortreten, wann das System, von dem sie bloß ein Stück ist, vollends ins Leben getreten ist.

Erwägt man die Verhältnisse in ihrem Zusammenhang, so tritt jedem Unbefangenen sofort vor Augen, daß die Eisenbahnen für die Zukunft Deutschlands eine Bedeutung haben werden, wie kaum irgend eine andere Welterscheinung. Abgesehen von den politischen Vortheilen, so wird den Staaten schon durch staatswirthschaftliche und finanzielle Rücksichten geboten, sich in der Gründung solcher Anstalten Quellen mittelbaren und unmittelbaren Einkommens zu sichern, indem der stets größere öffentliche Aufwand, welchen die steigende Entwickelung der Menschheit und des Staatslebens bedingt, aus den Erträgen einer bloßen Agrikultur und einfacher Gewerbe ferner nicht mehr bestritten zu werden vermag. Da kein einzelner Staat lange zurückbleiben kann, ohne sehr bald in dem Rückgang seines Wohlstandes die Strafe zu fühlen, so unterliegt es nicht dem geringsten Zweifel, daß Deutschland in nicht langer Zeit von einem ganzen System von Eisenbahnen durchzogen sein wird.

Hosted by Google

Was von allen deutschen Staaten gilt, findet in erhöhtem Maße seine Anwendung auf das Großherzogthum Hessen. Es bedarf gar keiner Ausführung, daß dieser an den fruchtbaren Abdachungen des Taunus, Vogelsbergs und Odenwalds und in den noch fruchtbareren Bassins des Mains und Rheins gelegene Staat, der eine bedeutende Urproduktion hat und von mehreren großen Personen- und Waarenzügen durchschnitten wird, von richtig angelegten Eisenbahnen, welche den Absatz seiner Produkte befördern, den Binnenverkehr steigern und den Transit erhöhen werden, einen unberechenbaren Vortheil ziehen könnte.

In der Vorlage Großherzoglicher Staatsregierung wird nun eine Hauptlinie von der Kurhessischen Gränze bis zur Badischen genannt, welche zuerst in Bau genommen werden soll. Allerdings ist dieß die große Weltstraße, welche im Mittelalter, wo sie der später mehr auf die See verlegte Transport noch nicht verlassen hatte und wo auf ihr die Waaren Italiens und der Levante nach dem Norden, so wie umgekehrt die Erzeugnisse des Nordens nach Südeuropa gingen, Basel, Straßburg, Frankfurt, Friedberg, Ziegenhain und Cassel einen Reichthum und eine Bedeutung gaben, von denen in einzelnen dieser Städte sogar die geschichtliche Erinnerung erloschen ist, und die deßhalb als eine einzige große deutsche Hauptbahn zu betrachten und zu behandeln ist. — Bei ihrer Beurtheilung in politischer, staatswirthschaftlicher und finanzieller Beziehung aber können die beiden Arme derselben, die am Main sich treffen, auseinander gehalten und besonders betrachtet werden, so wie es, unseres Erachtens, im Interesse von Deutschland und dem Großherzogthum Hessen liegt, dieselben als, freilich keine gerade Linie bildende, Radien anzusehen und zu behandeln, welche in Mainz, commerciell dem bedeutendsten Stapelplatz am Mittelrhein und militärisch dem Schlüssel zu Mitteldeutschland, zusammenlaufen.

Betrachten wir zuerst die Main-Weserbahn, welche sich von Cassel aus über Marburg und Gießen nach dem Main richtet, so bestehen für dieselbe, gleichviel ob sie bei Hanau, Frankfurt oder Hattersheim münden wird, folgende Verhältnisse.

Strategisch ist sie eine Nothwendigkeit für Deutschland. Nachdem die Franzosen Paris circumvallirt haben und von dort aus nach den Grenzen des Staates, wie Radien von dem Centrum des Landes auslaufende Eisenbahnen bauen, namentlich auch nach Straßburg, so daß sie in weni-

Hosted by Google

gen Tagen dorthin die ganze Kraft des Staates, eine große Armee, bei der auch nicht ein Marodeur ist, sammt Kriegsmaterial und Mundvorrath werfen, ganz Süddeutschland überschwemmen und alle Festungen desselben berennen können, müssen die deutschen Mächte ein Mittel haben, welches sie in den Stand setzt, eben so schnell ein Heer unter den Mauern von Mainz zu sammeln. Die projectirte Eisenbahn wird die große Militärstraße von der Oder und Elbe nach dem Mittelrhein sein, auf der sich, den genauen Berechnungen kundiger Militärs zufolge, in zwei und einem halben Tage 20,000 Mann sammt allem Kriegsmaterial von Leipzig nach Mainz bringen lassen.

In staatswirthschaftlicher Hinsicht läßt sich einfach und bestimmt sagen, daß die ganze Zukunft von Oberhessen an sie geknüpft ist. Eine Eisenbahn von Cassel nach dem Main muß und wird gebaut werden. Es sind für dieselbe zwei Linien möglich, die eine über Hersfeld und Fulda, die andere über Marburg und Gießen. Wird die erstere gewählt, so ist der größte Theil der Provinz auf lange, vielleicht auf immer zur Armuth und Unkultur verurtheilt; die große Straße über Marburg und Gießen, nicht minder diejenige von Lauterbach über Alsfeld und Grünberg wird verödet liegen. Nicht einmal in dem Absatz der kleinen landwirthschaftlichen Produkte würde ferner die Wetterau und der Vogelsberg mit der oberen Maingegend und der Rhön concurriren können. Wird dagegen die letztere gebaut, so daß sich die Bahn über Marburg, mit Bahnhöfen und Einsteighallen zu Gießen, Butzbach, Friedberg und Vilbel, nach dem Main wendet, so geht künftig der ganze Strom von Menschen und Waaren aus Nordeuropa durch Oberhessen, die stagnirenden Produkte seiner entlegensten Gegenden, Getreide, Vieh, Eisen, Bausteine, Kohlen u. s. w. kommen in Bewegung, die Wetterau wird nahe an die Märkte von Frankfurt und Mainz gerückt. Es würde, darüber kann gar kein Zweifel obwalten, ein unberechenbares Glück für beide Hessen und ein großes, schönes Monument der staatswirthschaftlichen Einsicht ihrer Regierungen sein, wenn es diesen gelänge, durch Staatsverträge zu bestimmen, daß die Straße von Halle über Weimar nach Westen, diejenige von Hannover und den Hansestädten, und ebenso diejenige von Westphalen nach Süden in Cassel zusammenliefen und von dort aus die unermeßliche Menge von Menschen und Waaren sich über Marburg und Gießen nach dem Main ergösse; Cassel würde das größte Emporium in Norddeutschland werden, das jetzt sehr isolirte Oberhessen in die Mitte des Welt-

Hosted by Google

verkehrs treten und alle Vortheile eines großartigen Transits genießen. Die Erscheinungen im Verkehrsleben würden, wenn auch vielleicht minder glänzend, gewiß denen ähnlich sein, welche die Dampfschifffahrt auf dem Rhein dargeboten hat. — Im Jahr 1825 beförderte ein Dampfboot 15,000 Reisende und man war über die Erfolge so unklar und so kleinmüthig, daß die Kaufleute in Mainz ihre Actien verkauften. Schon im Jahr 1837 befuhren 350,000 Reisende auf Dampfbooten den Rhein und vier Jahr später, im Jahr 1841, wurden auf 36 Dampfschiffen 750,000 Passagiere auf dem Strome befördert, der seitdem wieder eine der befahrensten Weltstraßen geworden ist.

Selbst für Darmstadt hat gerade diese Straße die größte Wichtigkeit; denn sie rückt Gießen um 15 Stunden und verhältnißmäßig die ganze Provinz näher an die Hauptstadt.

Bedeutender noch ist sie für Mainz und Rheinhessen. Wird diese Bahn, die sich irgendwo an die Taunuseisenbahn anschließen würde, nicht gebaut und dagegen die Lahn schiffbar gemacht, so gewinnt Coblenz die Spedition für Oberhessen, wie im umgekehrten Fall Mainz; indem der Transport auf der Lahn, namentlich zu Berg, mit demjenigen auf der Eisenbahn nicht concurriren kann.

Die Beurtheilung in finanzieller Hinsicht endlich ergiebt sich einfach daraus, daß nach dem dargestellten Projekt die Eisenbahnen aus den Gebieten der Oder und Elbe, aus demjenigen der Weser und aus Westphalen in Cassel, als dem großen Knotenpunkt des gesammten norddeutschen Verkehrs, zusammen laufen und von dort aus nach Frankfurt und Mainz diese eine Straße alimentiren würden. Geschieht dies, so giebt es keine größere Bahn in Deutschland, die eine gleich große Frequenz hat, und hat keine eine gleich große Frequenz, so kann auch keine gleich glänzende finanzielle Resultate liefern. Sie wird demnach, wenn nicht alle Schlüsse fehlen und alle Berechnungen täuschen, eine nicht unbedeutende Einkommensquelle für den Staat abgeben.

Anders sind in dieser Beziehung die Verhältnisse der durch Starkenburg projectirten Main-Neckarbahn.

Günstiger sind dieselben darin, daß das Großherzogthum, indem keine andere Straße neben ihr für das Ausland möglich ist, den mitcontrahirenden Staaten, sofern diese ihre Bahnbauten anreihen wollen, jede Bedingung vorschreiben kann.

Hosted by Google

Minder günstig sind sie darin, daß sie in strategischer, staatswirthschaftlicher und finanzieller Hinsicht, wenigstens nicht die glänzenden Resultate liefern wird, wie die Main-Weserbahn.

Was zuerst den strategischen Gesichtspunkt anlangt, so kann eine Eisenbahn von Heidelberg über Darmstadt nach Mainz allerdings wie jede andere zur Fortbringung von Truppen und Kriegsmaterial benutzt werden; allein eines Theils könnte man, abgesehen von dem Fall, daß norddeutsche Truppen nach Süddeutschland zu führen wären, auf ihr dann doch nur die Contingente von Würtemberg und Baden herbeiziehen, anderntheils ist der von der französischen Grenze entferntere Mittel- und Unterrhein durch starke Festungen, Mainz, Coblenz, Cöln und Wesel gedeckt, so daß hier eine schnelle Gefahr nicht leicht entstehen kann.

Ihre staatswirthschaftliche Bedeutung für das Großherzogthum kann schon aus dem einfachen Grunde, weil sie mit einer sehr fahrbaren Wasserstraße fast parallel und nahe daran herläuft, zwar nie zu dem hohen Grade steigen, welchen die Main-Weserbahn einnimmt. Allein gering kann derselbe denn doch auch nicht angeschlagen werden, zumal wenn sie an der Bergstraße her nach Heidelberg läuft und wenn die Linie von Darmstadt nach Mainz dem System angereiht wird. Sie wird dann die volkreichen, gewerbthätigen Orte der Bergstraße unter sich und mit Darmstadt, Mainz und Frankfurt verbinden, Reisende und Produkte aus und nach dem Odenwald aufnehmen und einem Kanale gleich, ja in höherem Maaße, den Verkehr beleben, Industrie, Wohlstand und Cultur der Umgegend erhöhen, folglich die Kräfte des Staates steigern.

Auch in finanzieller Hinsicht können die Ergebnisse dieser Bahn, da sie, wie bemerkt ward, mit einer sehr fahrbaren Wasserstraße zu concurriren hat, auf welcher stets der Versand zu Thal, namentlich der voluminösen Artikel vom Oberrhein her, des Holzes, Harzes, Hanfs, Krapps, der französischen Weine u. s. w. wenigstens bis nach Mainz wohlfeiler sein und effectuirt werden muß, da sie ferner nicht durch bedeutende Seitenbahnen alimentirt wird, nicht so groß sein, wie bei der Main-Weserbahn. Gleichwohl ist, nach den vorliegenden Daten von analogen Bahnen, nicht im geringsten zu bezweifeln, daß auch für sie ein Zeitpunkt voller Rentabilität eintreten wird. Von der früher in Darmstadt bestehenden Privatgesellschaft war die Rentirung derselben auf sechs Procent berechnet, für den Anfang aber gewiß zu hoch, da

Hosted by Google

die Taunuseisenbahn diesen Ertrag bis jetzt nur um ein Geringes übersteigt.

Unter den dargelegten Umständen kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die Zeit erschienen ist, wo in dem Großherzogthum Hessen an die Ausführung von Eisenbahnen ernstlich gedacht werden muß. Wenn fast alle Staaten, die bisher Versuche im Kleinen gemacht und sich von den großen Vortheilen überzeugt haben, wie Frankreich, Oesterreich, Preußen, Sachsen, Baiern, Baden und ihnen nachfolgend Würtemberg, Kurhessen, Hannover, im Begriff stehen, durch eine ins Große gehende Anlage von Eisenbahnen die Staatskräfte zu steigern, den gesammten Verkehr, Handel, Gewerbe und Ackerbau zu heben und neue Finanzquellen zu gründen, so darf und kann das Großherzogthum nicht zurückbleiben. Der große Aufwand kann dabei kein Bedenken erregen; denn es handelt sich nicht darum, Geld unproductiv, wie etwa bei einer Kriegsschuld, auszugeben, sondern Anstalten zu gründen, die ihren Aufwand selbst decken und zudem für das Land unermeßlichen Vortheil abwerfen werden.

Selbst im schlimmsten Falle ist für den Staat kein Verlust zu fürchten. Denn wenn auch, was anzunehmen kein Grund berechtigt, der Ertrag sich unter denjenigen von fast allen Eisenbahnen, etwa auf drei Procent stellen würde, und wenn derselbe ferner, was anzunehmen aller Analogie widerstreitet, eine Zeit lang stationär bleiben sollte, so würde das Deficit von einem Procent einen finanziellen Verlust von jährlich 90,000 bis 100,000 fl. ausmachen; ein Verlust, der jedenfalls durch den staatswirthschaftlichen Vortheil unendlich überwogen wird.

Als Regel für die Ausführung ergeben sich einfach folgende Grundsätze:

1) Wo Eisenbahnen Staatsanstalten sind, d. h. den Staatszwecken dienen und den Verkehr zwischen Provinzen und Staaten vermitteln sollen, folgt einfach aus der Natur des Straßenregals, daß die Erbauung und der Betrieb dem Staate obliegt. Es führt, wie schon die Geschichte des Postregals zeigt, zu den größten Inconvenienzen und ist mit den Regeln eines rationellen Staatshaushaltes unverträglich, wenn wesentliche Hoheitsrechte, sei es durch Concession oder Belehnung, an Private überlassen werden.

2) Jeder ungewöhnliche Staatsaufwand, vorzugsweise ein productiver, wie der in Rede stehende, der sich nicht blos in dem Vortheil der Staatsgenossen repräsentirt, sondern auch in

Hosted by Google

sich die Kraft der Verzinsung und Tilgung trägt, ist durch Benutzung des Credites zu bestreiten. Zu einer Steuerumlage ist nur im äußersten Nothfalle zu schreiten. Ein Anleihen sucht die müßigen Capitalien und setzt sie in Arbeit, eine Steuer, namentlich eine directe, greift auch die in productiver Arbeit begriffenen an.

3) Wird die Eisenbahn als Staatsanstalt betrachtet und verwaltet, so folgt, daß, wenn auch eine besondere Verwaltung, ebenso eine besondere Fundirung und Dotirung für die gemachten Anleihen Statt findet, wenigstens die Nettoeinnahme und Nettoausgabe dem allgemeinen Budget integrirende Positionen bilden.

Nach dieser allgemeinen Einleitung gehen wir zur Beurtheilung der von Großherzoglicher Staatsregierung gegebenen Vorlage fort.

Dieselbe enthält nebst Einleitung und Motiven einen allgemeinen Gesetzesentwurf, welcher, ohne ein bestimmtes Project zu nennen, in 6 Artikeln die staatswirthschaftlichen Grundsätze ausspricht, nach denen bei der Erbauung und bei dem Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthume Hessen verfahren werden soll. Bei der Begutachtung dieser allgemeinen Grundsätze, welche die Sanction der legislativen Gewalt erhalten sollen, glaubt der Ausschuß vorerst von den dem Entwurf einverleibten Vorschlägen, die sich auf die Erbauung einer bestimmten Bahn beziehen, absehen und dieselben als Bestandtheile einer speciellen, von dem allgemeinen Gesetz verschiedenen Proposition auch besonders behandeln zu müssen.

Zu Artikel 1.

Dieser Artikel stellt zuerst einen staatswirthschaftlichen Grundsatz auf, der sich unmittelbar aus der Natur des Straßenregals ergiebt, welchen daher die Majorität des berichtenden Ausschusses zur Annahme empfiehlt. Ebenso folgt der zweite Satz aus dem **Jus supremae inspectionis** und der Polizeihoheit des Staates.

Zu Artikel 2.

Dieser Artikel bestimmt, den schon oben angeführten Grundsätzen eines rationellen Finanzhaushaltes gemäß, über die Art, wie die zur Ausführung erforderlichen Fonds aufgebracht werden sollen. Die Majorität des Ausschusses schlägt daher denselben zur Annahme vor. Nur wünscht dieselbe nicht, daß der Betrag der Kassenanweisungen auf eine Million, sondern

Hosted by Google

höchstens bis auf denjenigen der Zinsen während der Zeit der Erbauung der Bahn, also bis höchstens auf 600,000 fl. bestimmt werde.

Ferner beantragt dieselbe den Zusatz:

„Ueber die Art der Emission, die Deckung und Einlösung derselben wird ein besonderes Gesetz bestimmen."

Zu Artikel 3.

Der berichtende Ausschuß wünscht, daß dieser ganze Artikel wegbleibe, indem die dispositiven Sätze desselben theils nicht bestimmt genug sind, als daß sie den Kapitalisten Vertrauen einflößen könnten, theils aber auch nicht in ein allgemeines Gesetz gehören möchten.

a) Die erste Bestimmung:

„Die nach Art. 2 aufgenommenen Kapitalien werden aus dem reinen Ueberschuß des dem Großherzogthum zufallenden Antheils am Ertrag der Eisenbahn verzinst."

deutet zwar an, daß eine gesonderte Finanzverwaltung der Eisenbahnen Statt finden soll, ohne dies jedoch bestimmt auszusprechen, und wird jeden Kapitalisten auf die Frage bringen: ob für den Fall, daß der Ertrag der Eisenbahnen die Zinsen nicht deckt, er oder der Staat den Verlust tragen soll? Die ganze Bestimmung wäre wohl nur dann nöthig, wenn die Partialschuldscheine den rechtlichen und finanziellen Charakter von Actien annehmen sollten, was doch wohl die Absicht Gr. Staatsregierung nicht ist.

Wenn indessen die Aufnahme in das allgemeine Gesetz beliebt werden sollte, so schlägt der berichtende Ausschuß den Zusatz vor:

„Wofern dieser Ueberschuß nicht zureicht, so soll der Ausfall aus den paratesten Mitteln des Staates gedeckt werden."

b) Die weitere Bestimmung:

„Sollte dieser reine Ueberschuß mehr liefern, als zur Zinsenzahlung nothwendig ist, so soll davon jährlich

1) bis zu 25,000 fl. zur Bildung eines Reservefonds bis zu dem Betrage von 500,000 fl. verwendet werden,"

würde in den Statuten einer Privatgesellschaft, welche beim Ablauf jedes Rechnungsjahres den Ertrag unter sich vertheilt, sehr wesentlich sein. Da aber nach Art. 1 der aus den Erträgen der Bahn zu bestreitende Betrieb auf Rechnung des Staates geschehen soll, der bei budgetmäßiger Wirthschaft

Hosted by Google

schon einen allgemeinen Reservefond besitzt und ebenso die Zuschüsse zu leisten hat, wie er die Ueberschüsse empfängt, so scheint dem Ausschuß der Vortheil eines solchen Reservefonds sehr problematisch.

c) Mehr noch gilt das Bemerkte von der folgenden Bestimmung: es solle von dem reinen Ueberschuß:

„2) bis zu weiteren 25,000 fl. zur Kapitalamortisation verwendet werden."

Wie bei jedem öffentlichen Anleihen wird es auch bei dem zur Erbauung der Eisenbahn aufzunehmenden wesentlich zur Erhaltung und Erhöhung des Credites beitragen, wenn ein bestimmter Plan der Tilgung berechnet, und ein specieller, allen Wechselfällen entnommener Fonds für dieselbe dotirt wird. Ferner kann es räthlich sein, zu bestimmen, es solle ein aliquoter Theil der Ueberschüsse, wie hier circa $^1/_4$ Prozent, zur schnelleren Tilgung verwendet werden. Allein der Ausschuß hält es nicht für angemessen, wenn die Amortisation blos auf die, wenn auch voraussichtlichen, doch so precären Ueberschüsse angewiesen und ohne Angabe und Bestimmung der zu tilgenden Schuld eine Tilgungsrente von 25,000 fl. genannt wird, wobei es also an zureichenden Prämissen zu einer sicheren Berechnung fehlt. Jedenfalls möchte seines Erachtens diese Bestimmung passender in die specielle Proposition zu setzen sein, welche auch diejenigen über die Bahnlinie und die Größe des Baukapitals enthält.

d) Endlich möchte auch die letzte Bestimmung: es solle

„3) der Rest zur Erhöhung der Zinsen bis zu fünf Prozent verwendet werden,"

welche den Inhabern der Schuldurkunden für den Fall bedeutender Ueberschüsse eine Dividende oder Prämie zusichert, abgesehen davon, daß sie, um nicht dem Staat später einen Vortheil zu entziehen und wenigstens den Rückkauf sehr zu erschweren, auf eine bestimmte Zeit einzuschränken wäre, ebenfalls nur in der speciellen Proposition ihre angemessene Stelle finden.

Der Ausschuß hält aus weiter unten anzuführenden Gründen die Zusicherung einer solchen Prämie nicht für nothwendig.

Zu Artikel 4.

Auch aus diesem Artikel wünscht der berichtende Ausschuß den ersten Satz, welcher die Eisenbahn als Specialhypothek eingesetzt wissen will, ganz weggelassen, da es seiner Ansicht nach wenig zur Förderung des Credits beitragen und der

Hosted by Google

Würde des Staats nicht angemessen sein würde, die Bahn als Unterpfand zu bestellen.

Eine solche Verunterpfändung könnte nämlich überhaupt nur bei einer Privatgesellschaft, welche dem richterlichen Zwange unterworfen ist, eine Bedeutung haben. Die Radicirung einer Staatsschuld auf ein bestimmtes Object, sogar auf die Domänen, wovon allerdings Beispiele genug vorkommen, ist, wie schon aus der Natur der Sache folgt und die Geschichte des öffentlichen Credits zur Genüge lehrt, eine Illusion, indem der Credit des Staats als einer souveränen Gemeinheit durchaus nur ein personeller sein kann. Wenn die gesetzgebende Gewalt des Staates, wie dies oft genug vorgekommen ist, eine Schuld verschiebt, herabsetzt oder für gänzlich erloschen erklärt, Papiergeld demonetisirt u. s. w., was ohnehin nur in den Fällen der äußersten Noth geschehen kann, wird, mag übrigens auch der Staat hier in einem privatrechtlichen Verhältniß zu seinen Gläubigern stehen, das Anrufen der richterlichen Gewalt keinen Erfolg haben.

Wo es aber auch bei Staatsanleihen vorkömmt, daß für dieselben bestimmte Objecte als Hypothek bestellt werden, da dürfen diese nur solche sein, welche der Staat, wie seine Domänen, zufällig unter privatrechtlichen Titeln besitzt, welche im Privatverkehr veräußerlich sind (res in commercio positae) und welche folglich veräußert werden können, ohne daß die Realisation des Staatszwecks in irgend einem Kreise des Lebens Gefahr erleidet. Nach Art. 1 soll nun die Eisenbahn als öffentliche Anstalt, was sie auch ihrer innersten Natur nach ist, behandelt werden. Als solche steht sie aber extra commercium, ist rechtlich gar keiner Veräußerung, folglich auch keiner Verunterpfändung fähig. Wenn sie es aber auch wäre, was sollte man von einem Staate sagen, der seine öffentlichen Anstalten für Recht, Wohlfahrt und Cultur, also die Bedingungen seiner Existenz und dir Organe seines Wirkens, wie Collegienhäuser, Archive, Arsenäle, Straßen u. s. w. als Unterpfänder bestellte?

Ohnehin bietet der letzte Satz dieses Artikels, zumal da es sich weniger um eine Noth- als um eine Erwerbschuld handelt, wenn er als Gesetz sanctionirt wird, genügende Sicherheit dar. Der Ausschuß schlägt daher für Artikel 4 folgende Fassung vor:

> Die Stände des Großherzogthums erkennen die für die Eisenbahn contrahirte und verwendete Kapitalaufnahme als Staatsschuld an, und übernehmen die Garantie der emittirten Kassenscheine.

Hosted by Google

Zu Artikel 5.

Auch dieser Artikel könnte und müßte nach der Ansicht des berichtenden Ausschusses wegbleiben, und zwar aus folgenden Gründen:

1) Am 1. Juli l. J. eine weitere Steuer umzulegen, kann keinerlei Veranlassung eintreten, indem, wenn auch bald zur Ausführung des projectirten Werkes geschritten würde, einestheils die Kosten in diesem Jahre, wo nur das genauere Nivellement und die Vorbereitungen der Expropriation einigen Aufwand verursachen könnten, so gering sein werden, daß sie leicht aus den, Gr. Staatsregierung bereits zur Disposition gestellten, Mitteln bestritten zu werden vermögen, anderntheils aber durch die Emission von Kassenscheinen, welche in diesem Jahre möglich ist, sich überflüssige disponible Fonds ergeben.

2) Es kann, vorausgesetzt, daß in den folgenden zwei Jahren sogar 4,000,000 fl. allmählig verbraucht werden, der ganze Betrag der Zinsen, die immer erst nach Verlauf eines Semesters zu entrichten sind, für die Finanzperiode nicht über 100,000 — 120,000 fl. ausmachen, welche aus der, Großh. Staatsregierung zur Disposition gestellten, gesammten Baukostensumme zu bestreiten sind.

3) Für die folgende Finanzperiode würden für das erste Jahr 200—240,000 fl., für das zweite 280 — 320,000 fl. und selbst bei der höchsten Berechnung im Ganzen nur circa 600,000 fl. Zinsen in Ansatz kommen. Allein es wird möglich sein, da billiger Weise für den Zeitraum eines so großartigen Unternehmens bis zur Rentabilität der Bahn jeder andere nicht dringend nothwendige außerordentliche Staatsaufwand unterbleibt, einen Theil dieser Zinsen aus den laufenden Staatseinnahmen zu decken, der andere ist, da die Zinsen bis zum Moment der Rentabiliät einen integrirenden Bestandtheil des Baukapitals ausmachen, durch Benutzung des Credits zu erbringen.

4) Nur wenn die erstere Voraussetzung nicht in Erfüllung gehen und der letztbenannte Modus nicht beliebt werden sollte, so bliebe das Auskunftsmittel, durch einen Aufschlag auf die directen Abgaben, die ihrer Natur nach nur eine subsidiäre Staatseinkommensquelle und eine supplementäre Steuer sind, den Ausfall zu decken.

Bei einer richtigen Leitung des Unternehmens, bei welchem der Staat nur mit seinem Credit operirt, so daß auch vorzugsweise hier der Satz gilt: **Universitas debet, singuli non debent** — braucht es nicht dazu zu kommen.

Hosted by Google

Zu Artikel 6.

Diesen Artikel empfiehlt der Ausschuß um somehr zur Annahme, da er nichts weiter enthält, als was ohnehin in den ständischen Berechtigungen liegt.

Außerdem wünscht der Ausschuß noch folgenden Zusatzartikel:

> Die Einlösung der emittirten Kassenscheine, sowie die Verzinsung und Tilgung der für die Erbauung der Eisenbahn aufgenommenen Staatsschuld steht unter Controle der Stände des Großherzogthums.

Diese Bestimmung, welche schon zur Befestigung des Credits erforderlich ist, müssen die Stände bei der moralischen Verantwortlichkeit, welche sie dem Lande gegenüber haben, verlangen.

In der Vorlage Großherzoglicher Staatsregierung, namentlich in der Einleitung und den Motiven des Gesetzesentfes wird:

I. die große Bahnstrecke von der kurhessischen Grenze über Gießen und Darmstadt bis zur badischen Grenze als eine von denjenigen bezeichnet, welche auf Staatskosten erbaut werden soll. Die Zwischenpunkte dieser Bahn sind nicht angegeben, doch wird die Großh. Staatsregierung auch Butzbach und Friedberg als solche Orte bezeichnen können, welche jedenfalls in den Bahnzug fallen und Bahnhöfe oder Einsteighallen erhalten.

Um dieses Project und die Fassung desselben richtig zu beurtheilen, darf die eigenthümliche Lage der Großh. Staatsregierung nicht übersehen werden. Die bezeichnete Bahn kann in ähnlicher Weise, wie die Anstalten des Zollvereins ihre Behandlung finden, nur unter gemeinschaftlicher Mitwirkung, Direktion und Aufsicht von mehreren Staaten, namentlich von dem Großherzogthum Hessen, von Kurhessen, Baden, beziehungsweise von Frankfurt, welche dabei ganz eigentlich eine Actiengesellschaft von Staaten bilden, in Bau und Betrieb genommen werden, so daß also der Erbauung bestimmte Staatsverträge vorausgehen müssen. Der Abschluß dieser Verträge setzt aber bezüglich des Kostenpunktes die Einwilligung der Stände voraus, so daß der berichtende Ausschuß, der sich übrigens in besonderen Vorträgen noch über die auf die Trace bezüglichen Motionen äußern wird, anerkennt, wie die Proposition nur allgemein gehalten werden kann.

In Erwägung, daß diese Bahn in staatswirthschaftlicher Hinsicht dem Großherzogthum Hessen große Vortheile bieten,

Hosted by Google

daß sie, wenn irgend eine große Bahn, in finanzieller Hinsicht sich rentiren wird, in fernerer und ganz besonderer Erwägung, daß in dem Augenblick, wo Deutschland im Begriffe steht, ein für den Aufschwung seiner Industrie, für seine politische Einigung und Kräftigung, namentlich aber für seine Vertheidigungsfähigkeit unberechenbar wichtiges System von Eisenbahnen auf seinem Gebiete auszuführen, das Großherzogthum Hessen sich nicht ausschließen und zurückbleiben kann, hält es die Majorität des berichtenden Ausschusses für ihre Pflicht, die Zustimmung der verehrlichen Kammer zu beantragen.

II. Ueber die Kosten der Bahn liegen keine genauen Voranschläge vor. Solche sind aber auch, theils weil die Baulinie im Einzelnen noch nicht überall festgestellt ist, theils weil die Kosten der Eisenbahnanlagen nach der Natur des Terrains und nach andern Verhältnissen bedeutend abweichen, die Durchschnittssummen also nur sehr unsichere Anhaltspunkte abgeben, nicht wohl zu entwerfen.

Dagegen ist das Baukapital approximativ auf 9,000,000 fl. angegeben. Diese Summe beruht auf einer, von dem Großh. Regierungscommissär, Herrn Geheimerath Eckhardt, zu den Akten gegebenen Berechnung, die, so weit es hier möglich ist, ins Einzelne geht.

a) Die Länge der Bahnen in den beiden Provinzen Starkenburg und Oberhessen ist nahe gleich, dagegen ist das Terrain in Starkenburg bei Weitem günstiger, als in Oberhessen.

b) Die Länge in Oberhessen über Gießen, Friedberg und Vilbel beträgt nach der geschehenen genauen Aufnahme 21,860 Klafter, die ebenfalls genau vermessene Länge in Starkenburg über Darmstadt und Lorsch beträgt 22,740 Klafter. Nur für diese beiden Richtungen kann ein Voranschlag mit einiger Zuverlässigkeit entworfen werden.

c) Rechnet man nach den bisher gemachten Erfahrungen im Mittel 300,000 fl. für die Wegstunde (2000 Klafter) oder 150 fl. für die Klafter, so folgt:

A. In Oberhessen:

α) 21,860 Klafter à 150 fl.	3,279,000 fl.
β) 560 Klafter Tunnel bei Butzbach à 2000 fl.	1,120,000 fl.
γ) Betriebsmaterial	638,000 fl.
	5,037,000 fl.

Hosted by Google

B. In Starkenburg:

α) 22,740 Klafter à 150 fl.	3,411,000 fl.
β) Betriebsmaterial	638,000 fl.
	4,049,000 fl.

d) Während des Baues, dessen Dauer in Oberhessen, wo die Schwierigkeiten des Terrains, namentlich der Bau des Tunnels, einen größeren Zeitaufwand erfordern, fünf Jahre, in Starkenburg vier Jahre sein wird, müssen die Geldaufnahmen verzinst werden. Nimmt man darauf Rücksicht, daß die Bahn schon im vierten Jahre theilweise eine Rente abwirft, so kann selbst in dem Falle, daß schon im ersten Jahre eine, in dem folgenden Jahre drei Millionen aufgenommen würden, der Zinsenbetrag nicht höher als 600,000 fl. sein, nämlich:

im ersten Jahre 1 Million à 4%	40,000 fl.
im zweiten Jahre 1 + 3 Millionen . . .	160,000 fl.
im dritten Jahre 4 + 2 Millionen . . .	240,000 fl.
im vierten Jahre 6 + 2 Millionen zur Hälfte	160,000 fl.
zusammen	600,000 fl.

Es kommen hier nur 8 Millionen in Betracht, da die letzte für das Betriebsmaterial erst gegen das Ende des Bahnbaus aufgenommen werden wird.

2) Stellt man nun sämmtliche Kosten zusammen, so erhält man

für Oberhessen	5,037,000 fl.
für Starkenburg	4,049,000 fl.
für Zinsen circa	600,000 fl.
	9,686,000 fl.

Sollte dagegen, wie zu wünschen steht, die Bahn ihre Direction die Bergstraße entlang nach Heidelberg erhalten, so würde die Bahnstrecke im Großherzogthum Hessen bedeutend geringer sein, und die Baukostensumme sich auch niedriger stellen. Auch darf nicht übersehen werden, daß der angenommene Durchschnittssatz die wirklichen Baukosten höchst wahrscheinlich übersteigt, indem man im Anfang, was besonders bei Privatgesellschaften der Fall war, wegen mannichfacher Mißgriffe, des hohen Honorars der Ingenieure u. A. relativ theuer gebaut hat, so daß im Allgemeinen 9,600,000 fl. als die höchste Summe genannt werden können, welche das Großherzogthum mit Inbegriff der Zinsen bis zum Zeitpunkt der Rentabilität zu dem Bau beizutragen haben wird.

Hosted by Google

Die Proposition Gr. Staatsregierung geht nun dahin, ihr die Ermächtigung zu ertheilen, diese Summe theils durch Emission von einer Million Kassenscheinen, theils durch ein Anlehn von 8,000,000 fl. aufzubringen, wogegen sie die Verpflichtung übernimmt, nach Verlauf jeder Finanzperiode über die Verwendung des Geldes Rechnung abzulegen. Da die Erbauung der Bahn unter einer gemeinsamen Direction der contrahirenden Staaten geschehen, und von dieser die Bestimmung über die Ausführung im Einzelnen emaniren, die Rechnungsablage endlich für die gesetzliche und zweckgemäße Ausgabe der Gelder Sicherheit geben wird; so trägt die Majorität des Ausschusses kein Bedenken, den Antrag zu stellen:

daß die verlangte Ermächtigung unter den oben zu Art. 2 des Gesetzesentwurfs vorgeschlagenen Modificationen ertheilt werde.

III. In Beziehung auf den Modus des Anleihens wird in den Motiven des Gesetzesentwurfs die Absicht Gr. Staatsregierung dahin ausgesprochen, Partialschuldscheine zu vier Procent Zinsen auf Inhaber von 1000 fl. bis 500 fl. und 250 fl. auszugeben, und deren Absatz zuerst durch Eröffnung von Subscriptionen im Lande zu versuchen, im Falle aber, daß hierdurch nicht die erforderlichen Summen aufgebracht werden, eine Concurrenz unter den angesehensten Banquiers in den größeren Handelsstädten auszuschreiben. In Art. 3 des proponirten Gesetzesentwurfs ist ferner bestimmt, daß, nachdem aus dem Ertrag die ausgesetzten vier Procent Zinsen, die zur Amortisation bestimmte Rente und jährlich 25,000 fl. zur Bildung eines Reservefonds entnommen sind, und noch ein weiterer Ueberschuß verbleibt, dieser zur Erhöhung der Zinsen bis auf 5 Procent verwendet werden soll. Dieser Modus muß für denjenigen erkannt werden, der in dem concreten Fall der einzig richtige ist. Es handelt sich nicht um ein Nothanlehn, wobei der Staat, weil seine Mittel erschöpft sind, fremdes Geld, und zwar in der Regel mit bedeutendem Verlust für Benefice und Provision und wegen der Differenz zu erhalten sucht, sondern um ein productives Unternehmen, welches sich selbst verzinsen soll, wobei er eigentlich nur die Garantie der Verzinsung übernimmt, und daher vorzugsweise inländische Kapitalien zu beschäftigen suchen muß. Da eine Erwerbschuld dieser Art, wobei zuerst der Ertrag einer bestimmten öffentlichen Anstalt zur Verzinsung und Tilgung bestimmt ist, außerdem aber der Staat für alle Fälle haftet, und in schlimmen nur eine geringe Differenz zu decken haben, in günstigen sogar noch Ueberschüsse beziehen wird,

Hosted by Google

jedenfalls größere Sicherheit bietet, als eine gewöhnliche öffentliche Nothschuld, deren Tilgung und Verzinsung die Kräfte des Staats verzehrt, da ferner der wirkliche Zinsfuß der öffentlichen Effecten unter 4 Procent steht; so ist einestheils nicht zu bezweifeln, daß auf diesem Wege das erforderliche Geld aufgebracht wird, anderntheils ist es zu billigen, daß der Vortheil zunächst den inländischen Kapitalisten vorbehalten bleibt. — Der Ausschuß wünscht nur, daß die Obligationen nicht blos auf den Inhaber, sondern nach Verlangen auch auf Namen gestellt werden, damit es möglich ist, Familienfideicommißgelder und andere dergleichen Summen, die der freien Disposition des jeweiligen Besitzers entzogen bleiben, zum Ankauf derselben zu verwenden.

Die Zusicherung einer Prämie für den Fall weiterer Ueberschüsse hält der berichtende Ausschuß, da das Anleihen Sicherheit und Vortheil zur Genüge bietet, nicht für nothwendig. Sollte dieselbe gleichwohl beliebt werden, so wünscht er, daß diese Bestimmung auf eine Frist von zwanzig Jahren beschränkt werde, indem eine feste Zusicherung derselben für immer es unmöglich machen würde, außer durch Heimzahlung nach dem Nominalwerth, auch durch Conversion und Rückkauf auf die Verminderung und Tilgung der Schuld hinzuwirken.

Der Ausschuß beantragt demnach, zu dem vorgeschlagenen Modus des Anleihens unter der angegebenen Beschränkung die Zustimmung zu ertheilen.

IV. Was ferner die Amortisation anlangt, so hat der Ausschuß bereits oben seine Ansicht dahin ausgesprochen, daß die Bestimmung darüber zweckmäßiger in die besondere Proposition, als in den allgemeinen, für alle Eisenbahnen geltenden Gesetzesentwurf aufzunehmen und so nach der Angabe der zu tilgenden Schuldensumme die Größe der Tilgungsrente festgestellt werden möchte.

Aber auch hier scheint die Dotation des Tilgungsfonds einer Schuld von 9,000,000 fl. mit 25,000 fl., also mit $^5/_{18}$ oder etwas mehr als $^1/_4$ Procent zu gering, und, wenn sie blos auf die Ueberschüsse angewiesen wird, die nach der Verzinsung verbleiben, zu unsicher. Der berichtende Ausschuß beantragt daher die Bestimmung: es solle zur Tilgung der für die Erbauung der Eisenbahn contrahirten Schuld, ein Amortisationsfonds von 50,000 fl. zunächst aus den Ueberschüssen, in Ermangelung derselben aber aus allgemeinen Staatsmitteln dotirt werden, und derselbe seine Operation

Hosted by Google

vom Moment der Vollendung und vollen Rentabilität der Bahn an beginnen.

Nach den gewöhnlichen Regeln eingerichtet, würde dieser Fond, dem die Zinsen der abgetragenen Kapitalien zuwachsen, vom Anfangspunkt seiner Operation an, in 53 Jahren die gesammte Schuld amortisiren. Wird aber damit noch ein Rembourſement durch die weiteren Ueberschüsse, die sich in der Zukunft wohl gewiß ergeben, verbunden, so wird noch weit früher die Zeit eintreten, wo das gesammte Anlagekapital abgetragen ist und der Staat in seiner Eisenbahn eine bedeutende Quelle reinen Einkommens besitzt.

Soviel läßt sich jedenfalls mit großer Bestimmtheit voraussagen, daß, wenn jetzt schon Private, die isolirt und in beschränkter Weise des bloßen finanziellen Gewinnes wegen gebaut haben, mit wenigen Ausnahmen in der von Tag zu Tag steigenden Einnahme aus den Eisenbahnen eine Erwerbsquelle finden, in der Zukunft das unter der Leitung der Staaten sich rasch entwickelnde System von Bahnen, in welchem die eine sich an die andere anschließt und eine die andere alimentirt, neben seinem unberechenbaren Einfluß auf die staatswirthschaftlichen und politischen Verhältnisse, einen finanziellen Ertrag abwerfen wird, der gewiß die auf die gegenwärtigen Verhältnisse gegründete Berechnung übersteigt.

Die Minorität des Ausschusses behält sich vor, ihre von den oben dargelegten Ansichten abweichenden Meinungen, so wie ihre von den gefaßten Beschlüssen verschiedenen Vorschläge in einem Particularvotum und in der Discussion zu entwickeln.

Eine Schlußbemerkung zu dem Ausschußberichte der Hohen ersten Kammer legt zuletzt dem Berichtserstatter noch die Nothwendigkeit auf, sich wegen eines möglichen Mißverständnisses ausdrücklich zu verwahren. Als das Concept des vorliegenden Berichtes von dem Referenten bereits entworfen war, ward demselben von dem Herrn Ausschußpräsidenten der Ausschußbericht der Hohen ersten Kammer **brevi manu** und zwar ausdrücklich **ad legendum**, nicht **ad referendum** mitgetheilt. Aus der Ausschußsitzung, in welcher Referent ihn vorlas, wurde derselbe ebenfalls ohne weitere Bemerkung zurückgefordert. Sich über denselben und die darin enthaltenen Vorschläge gutachtlich zu äußern, lag nicht einmal in der Befugniß des Referenten, indem diese nur durch eine Aufforderung ertheilt werden konnte.

Wenn sich die Beschlußnahme des ersten Ausschusses über die am 4. April in die Kammer gebrachte Vorlage Großh.

Hosted by Google

Staatsregierung etwas verzögert hat, so liegt der Grund einfach darin, daß für die Mitglieder des Ausschusses nach deren Verlangen lithographirte Copien genommen und einige Tage Frist gegeben werden mußten, um in einer so hochwichtigen Sache die Ansichten und Vorschläge des Referenten reiflich zu prüfen, wozu noch weiter kam, daß wegen des großen Geschäftsdranges der über das Finanzgesetz und das Militärbudget berathenden zweiten Kammer die Ausschußsitzungen um einige Tage hinausgeschoben worden sind.

Hosted by Google

Privatvotum

des Abgeordneten Valckenberg

zu dem Bericht des ersten Ausschusses der zweiten Kammer, über die Vorlage der Großh. Staatsregierung in Beziehung auf die Erbauung von Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen.

Wenn sich eine Actiengesellschaft finden würde, die die projectirte Haupteisenbahn, unter den ihr von der Staatsregierung vorzulegenden Bedingungen übernehmen würde, so ziehe ich im Interesse des Landes bei weitem vor, solche unter gehörig zu leistender Garantie durch eine Actiengesellschaft, statt auf Staatskosten bauen zu lassen. —

Die Staatsregierung möge darum wenigstens den Versuch machen, sich zu überzeugen, ob sich eine solche Gesellschaft findet, wo der Staat einer großen sich aufzulegenden Schuldenlast entginge, und wofür ich in dem Unternehmen auf Staatskosten kein Aequivalent sehe.

Im Falle es nicht gelingt, daß eine Actiengesellschaft sich findet, dann erst mögen diese projectirten Hauptlinien der Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen auf Staatskosten ausgeführt werden. — Die hierzu nöthigen Fonds sind auf dem Weg der öffentlichen Anleihe aufzubringen, und zwar gegen von den Ständen des Großherzogthums garantirte gewöhnliche Obligationen à 4 pCt., nach einer von dem ersten Ausschuß der hohen ersten Kammer aufgestellten Amortisationsberechnung, und ohne daß die Realisirung der Anleihe von einer eröffneten Subscription abhängig gemacht wird, zu welcher sich der gewöhnliche Capitalist nicht gerne versteht, welche daher das erwartete Resultat schwerlich liefert, und das Anlehen unter lästigeren Bedingungen am Ende in die Hände verbündeter Banquiers bringt.

Ich bin vielmehr fest überzeugt, das man das Anlehen ohne vorherige Subscription durch successive, direkte Ausgabe der Partial-Obligationen von Seiten der Staatsschuldentilgungskasse, je nach dem fortschreitenden Bedarf, zusammenbringen wird, ohne daß man zu einer kostbaren Operation mit Handelshäusern zu

Hosted by Google

schreiten braucht, besonders wenn man die nachher noch zu erwähnende Aushülfe eintreten läßt. —

Es soll in diesen Obligationen durchaus das Eisenbahneninstitut nicht erwähnt werden, ebensowenig Gebäude, Anlagen ꝛc. als Specialhypothek eingesetzt, indem diese zu creirenden Papiere durch die Garantie der Stände hinlängliche Sicherheit bieten, zu pari genug Nehmer finden werden, und solche unnöthige Verklausulirungen manchen Käufer bedenklich machen. —

Im Allgemeinen bin ich gegen die Ausgaben von Kassenanweisungen bis zum Belauf einer Million Gulden.

So verführerisch es ist, so einladend es erscheint, durch die Ausgaben von einer Million Kassenanweisungen fl 40,000 jährlich zu gewinnen, so bleibt dieser Gewinn durch Nachmachen von falschen Kassenanweisungen theils scheinbar. —

Die Summe ist für die in Circulation befindlichen baaren Geldmittel zu groß und ich sehe für den Augenblick keine Nothwendigkeit geboten, solches Papier, was stets dem Staatscredit Schaden bringt, zu creiren. —

Andere Privatunternehmungen waren nothgedrungen, so wie die Leipziger-Dresdener, solche zu veranlassen, allein sie haben nur zuletzt ihre Hülfe darin gesucht. —

Dagegen schlage ich, aus Rücksicht auf meine obige Bemerkung, und um einestheils die Regierung während des Fortgangs des Baues gegen jede Geldverlegenheit zu sichern, anderntheils die Nothwendigkeit zu vermeiden, im Andrange des Bedarfs zu Anlehen unter ungünstigen Bedingungen schreiten zu müssen, vor, daß in dem Falle, wenn etwa einmal in einem oder in dem andern Quartale nicht so viel Obligationen abgesetzt werden können, als gerade erforderlich ist, einstweilen der fehlende Bedarf durch unverzinsliche Kassenscheine, jedoch nur *solange* gedeckt wird, bis eine spätere, stärkere Nachfrage nach Obligationen wieder die Mittel gewährt, die einstweilen ausgegebenenen Kassenscheine alsbald wieder einzuziehen. Dieser Vorschlag nähert sich mehr der Absicht der Regierung und geht wesentlich davon aus, daß wirklich successive der ganze Bedarf, ohne eine Rücksicht auf Kassenscheine verzinslich, aufgenommen werden soll, und die Emission von Kassenscheinen nur als eine jeweilige Anticipation hierauf und als eine vorübergehende Aushülfe erscheint, welche nie eintritt, oder alsbald wieder eingezogen wird, sobald die Nachfrage nach verzinslichen Obligationen es gestattet; weswegen auch eine Ermächtigung hierzu auf die Summe von fl. 500,000 genügend sein dürfte. —

Hosted by Google

Bei diesem Vorschlag sind die Nachtheile durch falsche Scheine nicht zu erwarten, weil die Summe der jeweilen emittirten Scheine oft gering sein wird, schnell in die Staatskasse zurückgezogen, und in jedem folgenden Quartale die Form geändert werden kann.

Die nördliche Eisenbahn soll über Kassel, Giesen, Friedberg, wo möglich, Hanau, Offenbach, Frankfurt gehen. — Dies würde ein gemeinschaftliches Unternehmen mit Kurhessen, Darmstadt und Frankfurt bilden, und soll für unsern Theil circa fünf Millionen kosten.

Die südliche Bahn soll, wenn die nördliche Bahn nicht über Offenbach zieht, über Frankfurt, Offenbach, Darmstadt und Heidelberg gehen. Dies soll ein gemeinschaftliches Unternehmen, mit Frankfurt, Großherzogthum Hessen und Baden bilden und circa vier Millionen kosten.

Die Staatsregierung möge es als eine heilige Pflicht ansehen und Alles anwenden, daß es ihr gelingen möge, die Bahn, gleichviel nördlich oder südlich, über Offenbach zu führen, allein sollte es ihr trotz allen ihren Bemühungen nicht gelingen, so mag sie bei den Verhandlungen das Interesse von Offenbach auf das möglichste wahren und gegen Frankfurt vertreten.

Da nun wahrscheinlich das Großherzogthum zwei Eisenbahnfirmen erhält, eine südliche und eine nördliche, die zwei verschiedene Assotiationsberechnungen erhalten, so halte ich es für sach- und zeitgemäß, daß man nicht mit beiden Bahnen zugleich anfange. Man nehme diese zuerst in Arbeit, bei der man Gefahr auf dem Verzug sieht, und dies ist die Nord- oder Giesener Bahn.

Die Nothwendigkeit der südlichen ist nicht so geboten, und diese lasse man vorerst in Aussicht. Diese wird vor der Hand durch Post-Frachtwagen- und Dampfschifftransporte ersetzt, und kann dem Lande durch keine in Concurrenz tretende andere Richtung entzogen oder abgeleitet werden. Man wird den Taglohn nicht zu sehr steigern. Man wird bei der ersten Arbeit für die zweite mehr Erfahrung sammeln, auch die Geldmittel leichter aufbringen, und die zunehmende Zinsenlast auf eine größere Reihe von Jahren vertheilen. Kurz mehrere Gründe sprechen dafür, die ich in den Berathungen zu entwickeln mir vorbehalte.

Der Amortisationsfond ist durch den Vorschlag und die vorgelegte Berechnung des ersten Ausschusses der hohen ersten Kammer vortrefflich erledigt.

Hosted by Google

Den Reservefond halte ich vorerst ganz unnöthig, der späterhin nur allenfalls dann zu bilden ist, wenn die Bahn Nutzen abwirft. Wenn aber Einkommen und Ausgaben der Bahn ganz auf Rechnung des Staatsbudgets kommt, dann bedarf es hierfür keines besonderen Reservefonds, weil sich dieser in dem allgemeinen Staatsreservefond bildet.

Unbedingt darf das 5. pCt. denen, die bei dem Anleihen sich interessiren, nicht in Aussicht gestellt werden.

Eine solche Verpflichtung veranlaßt bedeutende Inconsequenzen; sie ist unnöthig.

Es versteht sich von selbst, daß über das ganze Unternehmen eine Separatrechnung zu führen ist, der Ueberschuß oder Zuschuß dem Staatshaushalt zu gut kommt oder zur Last fällt und das Resultat sich bei einer jeden Finanzperiode ergiebt.

Die Interessen für die während dem Bau aufzunehmenden Kapitalien werden auf den Bauconto geschlagen.

Es versteht sich ebenso, daß man beim Bezug des nothwendigen Materials, Dampfmaschinen, Locomotive, das Inland und die Vereinsstaaten vorzugsweise berücksichtige, allein ebenso darf man nicht aus den Augen lassen, daß man bei billigeren Preisen und gleicher Qualität nicht auf Kosten der Unternehmung die Rücksicht übertreiben darf.

Was nun die abzuschließenden Verträge

1) mit Kurhessen und Frankfurt,
2) mit Baden und Frankfurt

über den Bau und den Betrieb der Bahn betrifft, so muß man dieses ganz der Klugheit, der Weisheit, der Energie und der Gewandheit der Staatsregierung überlassen, die gewiß jeden Vortheil im Interesse des Landes zu wahren wissen wird, und jedenfalls dafür verantwortlich ist, daß sie mit den Arbeiten, mit dem Abschluß der Accorde, und der Uebernahme sonstiger Verbindlichkeiten erst dann beginnt, wenn dieser Gegenstand im Reinen, und an dem gleichmäßigen Beginnen der Arbeiten in den anschließenden Nachbarstaaten nicht zu zweifeln ist.

Hosted by Google

Bericht

der Minorität des ersten Ausschusses der zweiten Kammer, über die Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung, die Erbauung von Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen betreffend.

Ein so großartiges Unternehmen, wie das von Seiten der Staatsregierung den Ständen proponirte, nämlich:

> der Bau und Betrieb einer Eisenbahn im Großherzogthum Hessen, von der nördlichen bis an die südliche Grenze, mit einem vorläufig auf nahe an 10 Millionen veranschlagten Aufwand, für Rechnung des Staats,

ein Unternehmen, wie es bisher in diesem Sinne noch wenigen anderen Staaten im Verhältniß der vorhandenen Kräfte und Mittel angesonnen wurde, — macht den Ständen eine genaue, gewissenhafte und vorurtheilsfreie Prüfung des Gegenstandes um so mehr zur heiligsten Pflicht, als die Vortheile davon wenigstens für jetzt noch höchst problematisch erscheinen, — währenddem die Gewißheit vorliegt, daß dem Lande dadurch eine neue, höchst bedeutende Schuldenlast aufgebürdet und letztere dadurch aufs neue auf eine früher nie gekannte Höhe gesteigert wird.

Es konnte daher nicht fehlen, daß ein Unternehmen, von solch ganz unberechenbarer Consequenz, nicht von allen Mitgliedern des ersten Ausschusses dieser Kammer gleich entgegenkommend aufgenommen wurde, sondern daß sich große Bedenklichkeiten dagegen erheben mußten.

Es bildeten sich daher Majorität und Minorität — und der Zweck des gegenwärtigen Vortrags ist nun, der verehrlichen Kammer auch die diesseitige Meinung vorzulegen.

Ehe und bevor wir auf die einzelnen Artikel des Gesetzes übergehen, erlauben wir uns in Bezug auf die proponirte Bahn selbst Folgendes voranzuschicken:

1) In Oberhessen würde die Bahn nur einem kleineren Theil der Provinz Vortheil bringen können und durch die Bahn in Starkenburg sehr wahrscheinlich Rheinhessen, durch die Entziehung des Verkehrs auf dem Rhein, in großen Nachtheil kommen. Auch würde durch die Eisenbahnanlage eine

Hosted by Google

unserer bedeutendsten und am besten rentirenden Chausseen, nämlich die von der kurhessischen bis an die badische Grenze, alle Frequenz verlieren und das darin steckende enorme Kapital so gut als umsonst verwendet sein.

2) Scheinen uns aber, wie schon erwähnt, überhaupt große reelle Vortheile, bei der eigenthümlichen Lage unseres Landes, durch die Eisenbahnen höchst problematisch. Im Allgemeinen werden die Eisenbahnen in vieler Hinsicht commerzielle Revolutionen veranlassen und zwar im Ganzen nicht zu Gunsten der kleineren weniger selbstständigen Staaten, sondern mehr zu Gunsten einiger Handels- und Stapelplätze und dann vorzüglich zu Gunsten größerer Staaten; diese bauen im eigentlichen Sinne des Wortes für sich: ihr innerer und äußerer Verkehr, ihre Industrie werden dadurch gefördert, alles aufgewandte Geld bleibt im Lande, die Staatsbilanz wird dadurch nicht geändert, und was, wie es auch da nicht ausbleiben wird, die einen verlieren, gewinnen die anderen wieder, ohne daß dadurch das Gleichgewicht des Staats geändert oder gestört wird; — daß letzterer außerdem oft bei einer Eisenbahn politische Zwecke, die sich nicht nach Procenten berechnen lassen, im Auge haben kann und wird, wollen wir hier nur beiläufig erwähnen.

3) In Betreff kleinerer, nicht gehörig arrondirter Staaten verhält sich alles dieses anders; sie entbehren in der Regel alle, oder doch den größeren Theil dieser Vortheile, und zwar in mehrfacher Hinsicht, als:

a) weil aus Mangel an geeigneten Fabriken der größte Theil des Kostenaufwandes für das Material und die Mobiliargegenstände, und mitunter auch selbst für die Handarbeit, in das Ausland geht;

b) weil der erleichterte Verkehr, wie schon erwähnt, hauptsächlich nur größeren Handels- und Fabrikstaaten oder präponderirenden großen Handelsstädten wesentlichen Vortheil bringt. — Es ist eine bekannte Sache, daß sich vermöge der Eisenbahnen große Distanzen verringern und Entfernungen von 10 bis 15 Stunden Wegs als unbedeutend erscheinen.

   In Folge dieses wird die seither bestandene Selbstständigkeit der Städte zweiten und dritten Ranges verschwinden und auf die größeren Handelsstädte ersten Ranges übergehen;

c) weil in der Regel das politische Interesse der kleineren Staaten untergeordneter Natur und nicht von solchem

Hosted by Google

Gewicht ist, daß dadurch die Anlage kostspieliger Eisenbahnen zu rechtfertigen sein dürfte.

4) Wenden wir nun diese Verhältnisse auf's Großherzogthum Hessen, und namentlich auf die bei der projectirten Eisenbahn am meisten interessirten Städte Gießen und Darmstadt an, so ergibt sich folgendes Resultat:

I. Das Großherzogthum Hessen, welches bekanntlich kein arrondirtes, sondern ein unzusammenhängendes Land bildet, hat wenig großartige Fabriken und ist vorzüglich ein Acker- und Weinbautreibender Staat.

Die Provinz Rheinhessen ist in beider Hinsicht die productivste.

Ungeachtet der Zerrissenheit des Großherzogthums kann doch seine geographische Lage eine von besonderem Glück begünstigte genannt werden, indem es durch drei große, zur Dampfschifffahrt geeignete Flüsse, theils durchschnitten, theils begränzt wird. Der großartigste Verkehr wird dadurch ohne alle Eisenbahnen hervorgerufen, und der Absatz sämmtlicher Producte des Landes vermöge eines höchst bedeutenden Frucht- und Weinmarkts in der großen inländischen Handelsstadt Mainz gefördert und erleichtert.

Unsere Aufgabe würde daher sein, nicht sowohl unseren Fabriken, denn, wie schon erwähnt, sind solche nicht von so großer Bedeutung, neue Abzugskanäle zu verschaffen, als vielmehr den Absatz unserer Landesprodukte zu fördern; ob aber dieser Zweck durch das vorgelegte Eisenbahnproject erreicht werden wird, bleibt fortwährend höchst problematisch.

In Oberhessen wird, wie bereits bemerkt, die Bahn nur einen kleinen Theil des Landes berühren, sie wird daher auch nur auf eine verhältnißmäßig kleine Strecke zur Fortschaffung von Produkten bis an die Wasserstraße benutzt werden können, dieß ist namentlich gerade im fruchtbarsten Theile, in der Wetterau der Fall, indem diese Gegend dem Main und Frankfurt ganz nahe liegt; für die übrigen Theile von Oberhessen, das sogenannte Hinterland, den Vogelsberg u. s. w. wird die Bahn ebenfalls wenig Interesse haben, theils ihrer großen Entfernung wegen, um darauf zu gelangen, theils wegen Mangel an auszuführenden Gegenständen. Wollte man auch unter letztere, nach der Meinung des Referenten der Majorität, Holz, als einen zum Transport für die Eisenbahn geeigneten Artikel zählen, so fragt es sich, ob hierdurch nicht die Bewohner und die Brennmaterial consumirenden Gewerke jener Gegenden, bei den ohnehin schon hohen Preisen des Holzes, noch mehr beeinträchtigt würden?

Hosted by Google

Was nun die weitere Bahnstrecke von Frankfurt bis an die badische Gränze betrifft, so wird solche von Darmstadt aus durch die Bergstraße führen und mit dem nahe gelegenen Rhein parallel laufen, sie wird daher mit letzterem concurriren, und sollte sie sich rentiren, einen großen Theil des Verkehrs von diesem Strome ableiten; in diesem Falle würde die Provinz Rheinhessen sehr benachtheiligt werden. Wir glauben um so mehr, die Aufmerksamkeit der verehrlichen Kammer auf diese Alternative aufmerksam machen zu müssen, als die Provinz Rheinhessen im Verhältniß ihres Steuerkapitals jedenfalls einen bedeutenden Theil an der pekuniären Zubuße mit zu tragen haben wird. —

II. Ob die Eisenbahn für die Stadt Gießen große reelle Vortheile darbieten dürfte, müssen wir bezweifeln; der Handel daselbst ist jedenfalls untergeordneter Natur und auf die näheren und nächsten Umgebungen beschränkt.

Durch das Zeit und Kosten ersparende Näherrücken an Frankfurt würde Gießen daher in commercieller Hinsicht sicher mehr verlieren als gewinnen — und in dieser Beziehung ganz gewiß das bereits durch die Erfahrung in Sachsen bestätigte Schicksal der im Zug der dortigen Eisenbahnen liegenden kleineren Städte theilen, deren Hauptverkehr sich bereits der großen Handelsstadt Leipzig zugewendet hat. —

III. Was vorstehend über die commerciellen Verhältnisse von Gießen gesagt worden ist, läßt sich in noch viel größerem Maße von Darmstadt sagen. Zwischen dieser Stadt und Frankfurt besteht demnächst keine Entfernung mehr, Reisekosten und Zeitverlust werden nicht mehr in Betracht kommen, und es wird sich dadurch selbst der größere Theil des in Darmstadt nur bestehenden Detailhandels, der größeren Auswahl und billigeren Preise wegen, nach Frankfurt ziehen, wie denn überhaupt hauptsächlich diese Stadt den eminentesten Vortheil von der projectirten Eisenbahn haben und dadurch der Zug der Geschäfts- und Vergnügungsreisenden dahin nur noch vermehrt werden wird; sämmtlicher Verkehr und alle damit in Verbindung stehenden Vortheile, werden sich also unfehlbar daselbst concentriren — und die Stände werden, in dieser gewissen Voraussicht, keine Veranlassung finden können, sich aus staatswirthschaftlichen Rücksichten zu dem ihnen in dieser Beziehung angesonnenen, gar nicht zu berechnenden Opfer zu verstehen.

Wenn sich daher ein solches weder durch staatswirthschaftliche, noch durch landwirthschaftliche Rücksichten rechtfertigen

Hosted by Google

läßt, so könnte es nur noch aus politischen Rücksichten geschehen.

Auch sind wir darin mit den Ausschüssen beider Kammern einverstanden, daß die vorgeschlagene Eisenbahn allerdings in politisch-strategischer Hinsicht für ganz Deutschland oder für den deutschen Bund von der größten Wichtigkeit ist: wir fragen aber, wenn dieses, wie wohl nicht zu läugnen, der Fall ist:

> Soll nun daß Großherzogthum Hessen für Zwecke allgemeiner Sicherheit, im Interesse des ganzen deutschen Bundes — die mit der Anlage dieser Eisenbahn nothwendig verbundenen pecuniären Opfer allein bringen?

Obgleich wir diese Frage unbedingt mit nein beantworten, so abstrahiren wir dennoch vor der Hand weiter darauf einzugehen, theils weil sie dermalen noch nicht von praktischem Interesse ist, theils aber auch weil sie uns zu weit vom Gegenstande ab, und auf ein anderes, noch nicht gehörig vorbereitetes Feld führen würde; sollten jedoch später den Ständen weitere ähnliche Ansinnen auf Eisenbahnen gemacht werden, so würde man alsdann nothwendiger Weise darauf zurückkommen müssen.

Dies vorausgeschickt, wenden wir uns jetzt zu den einzelnen Artikeln des Gesetzes und bemerken zum:

Artikel 1.

Nach dem, was wir im Allgemeinen über das vorgelegte Eisenbahnprojekt bemerkt haben, können wir uns unmöglich mit dem Inhalt dieses Artikels einverstanden erklären; wir sind gegentheils der Meinung, daß, wenn die Erbauung von Eisenbahnen nicht länger mehr aufgeschoben werden könnte, es alsdann eine heilige Pflicht der Stände sein würde, Alles aufzubieten, die dem Lande dadurch unvermeidlich erwachsenden Nachtheile möglichst entfernt zu halten.

Nach unserem Dafürhalten würde dieses nur dadurch zu bewerkstelligen sein, wenn man den Bau der Bahn unter Oberaufsicht und Leitung der Staatsregierung im Wege der Privatunternehmung **auf's allerernstlichste** zu realisiren suchte. — Wir halten dieses durchaus nicht für so schwierig, als es dargestellt werden will, und hegen gegentheils die feste Ueberzeugung, daß der Zweck auf's vollkommenste erreicht werden wird, sobald man den guten **Willen** dazu zu zeigen und mit **loyalen** Bedingungen entgegen zu kommen **ernstlich** bereit ist.

Sämmtliche in der ganzen Welt dermalen bestehende Eisenbahnen, mit geringer Ausnahme, verdanken einzig und

Hosted by Google

allein Privatunternehmungen ihr Dasein — und sollte denn im Großherzogthum Hessen unmöglich sein, was sich nicht allein in ganz Deutschland, sondern selbst sogar in unserer unmittelbaren Nähe, ja theilweise selbst im eigenen Land, so leicht realisirt und bewährt hat?

Man spreche doch nur nicht von denen bei einem früheren Projekt gemachten Erfahrungen; wer die Geschichte davon kennt, weiß, was er davon zu halten hat. Nach allem diesem tragen wir darauf an, wenn die Erbauung von Eisenbahnen nicht länger umgangen werden kann, den Bau, unter Oberaufsicht und Leitung des Staats, im Wege der Privatunternehmung und unter Berücksichtigung der Interessen der inländischen Kapitalisten, auf Actien bewerkstelligen und ausführen zu lassen.

Gegen die Erbauung auf Kosten und auf Rechnung des Staats sprechen außer denen, bereits im Allgemeinen angeführten, Bedenklichkeiten noch folgende Gründe:

1) Würde selbst unter nicht ganz ungünstigen Verhältnissen dennoch die Erbauung und Verwaltung von Eisenbahnen eine sehr bedeutende und bei unsern dermaligen Budgetsverhältnissen jedenfalls eine drückende Ausgaberubrik bilden, wie dieses schon die Erfahrung bei dem Straßenbau gelehrt hat, und nach dessen Vollendung noch weiter lehren wird.

2) Baut der Staat in der Regel am theuersten; — auch hierfür finden wir im Straßenbau reichliche Belege, und wird derselbe außerdem durch die anzustellenden Beamten, nebst davon unzertrennlichen Pensions- und Wittwenkassen-Verhältnissen, weit mehr belastet, als dieses bei einer Privatunternehmung der Fall ist.

3) Außer diesen vorbemerkten Inconvenienzen muß der Staat beim Selbstbau das Land mit einer neuen enormen Schuld belasten. — Verzinsung und Amortisation derselben sollen zwar aus den Erträgen der Bahn bewerkstelligt werden, aber wie ist dieses möglich, wenn man, wie aus dem Bericht der Majorität erhellet, die aufgenommenen Kapitalien mit 4 pCt. zu verzinsen beabsichtigt, während sich die projectirte Bahn im glücklichsten Falle, nach allgemeinen Erfahrungen, wohl schwerlich über 3 pCt. rentiren dürfte?

Das Deficit müßte daher von den Steuerpflichtigen gedeckt werden; dies geht schon aus dem Artikel 5 des Gesetzes hervor, und es würde dadurch die Agricultur, worauf die Existenz des Staates beruht, in hohem Grade beeinträchtigt, ohne ihr in gleichem Verhältnisse Vortheile dafür bieten zu können. Unsere Haupthandelsstädte am Rhein werden gar

Hosted by Google

nicht von der Bahn berührt, und unser Fabrik- und Gewerbewesen ist wahrlich nicht von der Art, als daß es hier in die Wagschaale kommen könnte.

Uebrigens sind wir der Meinung und stellen hierauf den förmlichen Antrag, es mag nun jetzt der Bau auf Staatskosten oder im Wege der Privatunternehmung vor sich gehen, daß:

1) vor Allem abgewartet werde, ob und wie von Seiten der andern contrahirenden Staaten gebaut wird;

2) vorerst nur mit einer der beiden Bahnen der Anfang gemacht werde (nach unserer unmaßgeblichen Meinung mit der Bahn von der Kurhessischen Grenze an bis an das Gebiet der freien Stadt Frankfurt a. M.), nachdem vorher die Richtung (Trace) der Bahn im diesseitigen Gebiet genau bestimmt, und von den Ständen genehmigt worden ist;

3) daß, im Falle für Rechnung des Staates gebaut wird, vor aller Bewilligung erst genaue Kostenüberschläge vorgelegt werden und mit dem Bau in keinem Falle und eher der Anfang gemacht wird, als bis solches auch von Seiten der Mitcontrahenten geschieht. — Auch hierfür spricht die bei dem Straßenbau gemachte Erfahrung.

Artikel 2.

Bei diesem Artikel haben wir ebenfalls mehrere Bedenken:

1) Wenn, wie die Majorität des Ausschusses erwähnt, bei dem Anleihen wenigstens 4 pCt. Zinsen vorausgesetzt und gestattet werden, so muß und wird dieses einen höchst nachtheiligen Einfluß auf die übrigen zu geringeren Zinsen stehenden Staatspapiere äußern und die Inhaber werden dadurch zu unverschuldeten Verlusten kommen. Wir zweifeln übrigens keineswegs, daß gerade die Bestimmung der Zinsen auf 4 pCt. das Projekt bei denjenigen inländischen Kapitalisten sehr empfehlen wird, denen, vermöge der Grundablösung, dermalen große Kapitalien zu Gebote stehen.

2) In Betreff der in Aussicht genommenen Kassenanweisungen ist die Minorität durchaus dagegen; noch steht bei ihr dasjenige in zu frischem Andenken, was der verstorbene Finanzminister von Hoffmann, bei einer ähnlichen Veranlassung, so wahr und treffend über diesen Gegenstand in dieser Kammer vorgetragen hat, als daß sie sich nach einem so kurzen Zwischenraum so leicht mit einem in vieler Hinsicht nachtheiligen Projekt, eines geringen Zinsengewinnstes wegen befreunden könnte.

Hosted by Google

Sollte indessen, wider besseres Hoffen und Erwarten, die Kammer dennoch darauf eingehen wollen, so stellen wir den eventuellen Antrag:

Großherzogliche Staatsregierung zu ersuchen, den Ständen vor der Emission der Kassenanweisungen ein Gesetz vorzulegen und darin Nöthiges zu bestimmen:

a) Ueber die Größe der Summe, welche in Kasse-Anweisungen aufgebracht werden soll, —

b) über deren Emission, Verpflichtung zu deren Annahme und deren Einwechselung bei den öffentlichen Kassen, —

c) über deren Amortisation oder Bestimmung über deren Wiedereinlösung oder Tilgung, und endlich

d) wie es mit den falschen oder nachgemachten Scheinen und denen zu Verlust gehenden gehalten werden soll. —

Ueber die übrigen Artikel des Gesetzes sind wir mit der Majorität einverstanden, oder behalten uns vor, etwa abweichende Ansichten bei der Discussion vorzutragen.

Hosted by Google

Hosted by Google

Beilage Nr. 8,

zum Protokoll vom 13. Mai 1842.

Bericht des ersten Ausschusses der zweiten Kammer, den Antrag der Abgeordneten Aull, Städel, Jung, Lotheißen, Kilian und Hesse, auf Errichtung einer Staatseisenbahn von Darmstadt nach Mainz betreffend; erstattet von dem Abgeordneten Schmitthenner.

Den ausführlich motivirten Antrag habe ich die Ehre zu verlesen:

(legatur.)

Auf geschehene Mittheilung an den Großherzoglichen Regierungkommissär, Herrn Geheimerath Eckhardt, ist dem Ausschuß folgende Antwort zugegangen:

„Was den ersten (rubricirten) Antrag betrifft, so ist durchaus nicht zu verkennen, daß die Stadt Mainz die erste Handelsstadt des Landes ist und ihre Fabriken von der größten Bedeutung sind. Eine Verbindung derselben mit der großen Hauptbahn ist daher für sie von Wichtigkeit; allein eine solche Verbindung besteht schon in sehr vollständigem Maße durch die Taunuseisenbahn und es würde daher eine zweite Verbindung nicht zu den dringenden Landesangelegenheiten gehören. Dagegen kann auf der andern Seite nicht geläugnet werden, daß Mainz zwischen mächtigen Rivalen liegt und mit diesen einen schweren Kampf zu bestehen hat, weßwegen die beantragte Bahn von Mainz nach Darmstadt allerdings eine höhere Bedeutung erhält. Für jetzt möchte es jedoch die Kräfte des Staates übersteigen, wenn auch diese Bahn gleichzeitig mit der Hauptbahn in Bau genommen werden sollte und es scheint mir daher, daß es rathsam sein dürfte, denselben bis zur Vollendung der Hauptbahn zu verschieben."

Es ist bereits in dem Bericht über die Vorlage Großherzoglicher Staatsregierung in Beziehung auf die Erbauung von Eisenbahnen entwickelt worden, welche große Bedeutung die

Hosted by Google

Hauptbahn, namentlich der durch Oberhessen führende Arm derselben, für Mainz haben wird. Dabei ist aber nicht zu verkennen, daß diese Bedeutung weit größer hervortreten muß, wenn zugleich eine Bahn von Darmstadt nach Mainz erbaut wird, welche den Personen- und Waarenzug schon in Darmstadt theilen und alle Reisenden in die Taunusbäder und nach den Niederlanden direkt nach Mainz führen, außerdem aber auch den Odenwald und die Gegenden der Bergstraße nahe an diese gewerbreiche Stadt rücken und endlich die Umladung eines Theils der vom Unterrhein und aus Frankreich kommenden Waaren in Mainz bedingen würde. Abgesehen von diesen staatswirthschaftlichen Vortheilen läßt sich mit vieler Wahrscheinlichkeit voraussetzen, daß auch diese Bahn sich rentiren werde. Indem also der berichtende Ausschuß die von den Antragstellern gegebene Motivirung für genügend anerkennt, glaubt derselbe seinerseits den Antrag an die verehrliche Kammer stellen zu sollen:

Dieselbe möge Großherzogliche Staatsregierung ersuchen, die Bahn von Darmstadt nach Mainz in das System der Staatsbahnen aufzunehmen und nach vorgängigem Nivellement den Ständen Voranschläge über Kosten und wahrscheinliche Rentabilität vorzulegen, um die Erbauung derselben der Ausführung der Hauptbahn anzureihen.

Hosted by Google

Beilage Nr. 9,

zum Protokoll vom 13. Mai 1842.

Bericht des ersten Ausschusses der zweiten Kammer, über den Antrag der Abgeordneten Otto, Hesse, Franck (Hofgerichtsrath) und Lotheißen, die Aufnahme der Stadt Offenbach in den Zug der für das Großherzogthum projectirten Eisenbahn von der nördlichen Gränze der Provinz Oberhessen bis an die südliche der Provinz Starkenburg betreffend; erstattet von dem Abgeordneten Schmitthenner.

Die Antragsteller führen in ihrer Eingabe sehr richtig aus, daß, wenn zunächst der Zweck der Eisenbahnen darauf gerichtet sei, außer dem Personentransport den Ueberfluß der Erzeugnisse der einen Gegend einer anderen, welche Mangel daran leidet, zuzuführen, gewerbreiche Orte mit anderen in Verbindung zu bringen und dadurch auf Erweiterung des Verkehrkreises, sowie auf Beförderung der Industrie hinzuwirken, so stelle sich als unabweisbare Forderung dar, in den Zug der Eisenbahnen diejenigen Orte aufzunehmen, welche in vielen Produktionszweigen beschäftigt und deren Erzeugnisse für einen großen Verkehr nach entfernten Gegenden bestimmt seien. Das Großherzogthum besitze nur eine Fabrikstadt, welche in größerem Maßstabe und fast ausschließlich für das Ausland fabricire und ihre Erzeugnisse nach allen Theilen des Zollvereins und des Auslandes in sehr beträchtlichen Mengen versende. Diese Fabrikstadt sei Offenbach. Es liege daher, bemerken dieselben weiter, im Interesse des Landes und der Stadt Offenbach, letztere in die Hauptlinie aufzunehmen, und in beiderseitigem Interesse tragen sie darauf an:

die Großherzogliche Staatsregierung zu ersuchen, durch alle ihr zu Gebot stehenden Mittel dahin zu wirken,

Hosted by Google

daß die Eisenbahn von Kassel nach Frankfurt, welche jedenfalls die Provinz Oberhessen durchschneiden werde, über Hanau und Offenbach nach Frankfurt, oder wenn dieses nicht ausführbar sein sollte, die Bahn von der badischen Gränze über Offenbach nach Frankfurt geführt werde.

Der Großherzogliche Regierungskommissär, Herr Geheimerath Eckhardt, dem der Antrag mitgetheilt ward, hat sich darüber in folgender Weise geäußert:

„Offenbach ist unstreitig ebenfalls eine bedeutende Fabrikstadt und hat in neuerer Zeit einen Speditionshandel begründet, für welchen es höchst wünschenswerth wäre, daß er Gelegenheit erhalte seine Sendung direkt auf die Hauptbahn zu befördern. Die Staatsregierung hat auch bei den bisherigen Verhandlungen das Interesse von Offenbach in dieser Beziehung nie aus dem Auge verloren und bereits für den Fall, daß die Bahn über Hanau geführt werden sollte, die Bedingung gestellt, daß alsdann Offenbach ebenfalls in den Hauptzug aufgenommen werden müsse. Außerdem besteht aber ein Staatsvertrag unter dem Großherzogthum Hessen und der freien Stadt Frankfurt, wornach beide Staaten sich verbindlich gemacht haben, einer Privatgesellschaft zum Bau einer Localbahn zwischen Offenbach und Frankfurt die erforderliche Concession zu ertheilen, wodurch, wenn diese Bahn mit der Hauptbahn in Verbindung gesetzt wird, der obige Zweck ebenfalls erreicht werden kann."

Der erste Theil des alternativ und bedingungsweise gestellten Antrags ist demnach als von Großherzoglicher Staatsregierung gebilligt und angenommen zu betrachten.

Was nun den zweiten anlangt, daß nämlich, wenn die Bahn nicht über Hanau geführt werden sollte, Großherzogliche Staatsregierung mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dahin wirken möge, die Bahn von der Badischen Gränze nach Frankfurt über Offenbach zu dirigiren, so liegt dieß nach der Ansicht des berichtenden Ausschusses aus den von den Antragstellern angeführten Gründen so sehr im Interesse des Großherzogthums Hessen, daß derselbe sich zu dem Antrag veranlaßt sieht:

die verehrliche Kammer wolle Großherzoglicher Staatsregierung den dringenden Wunsch aussprechen, wie Hochdieselbe mit allen ihr zu Gebot stehenden Mitteln

Hosted by Google

bei den demnächst abzuschließenden Staatsverträgen dahin wirken möge, daß, wofern die Bahn von der Kurhessischen Gränze nach Frankfurt nicht über Hanau geführt werde, die Main-Neckarbahn die bezeichnete Direktion über Offenbach erhalte.

Hosted by Google

Hosted by Google

Beilage Nr. 10,

zum Protokoll vom 13. Mai 1842.

Bericht des ersten Ausschusses der zweiten Kammer, über den Antrag der Abgeordneten Lotheißen, Franck (Hofgerichtsrath), Freiherr v. Nordeck zu Rabenau (Oberforstrath), Hesse und Kilian, die Direktion der von Darmstadt bis zur Badischen Gränze zu erbauenden Eisenbahn betreffend; erstattet von dem Abgeordneten Schmitthenner.

Die in rubro genannten Abgeordneten haben folgenden motivirten Antrag gestellt:

(legatur.)

Der Großherzogliche Regierungskommissär, Herr Geheimerath Eckhardt, hat auf geschehene Mittheilung desselben folgende Antwort an den Ausschußreferenten gelangen lassen:

„Rücksichtlich der der Hauptbahn von Darmstadt bis zur badischen Gränze zu gebenden Richtung liegt für den Fall, daß die Bahn von einer Privatgesellschaft gebaut werden sollte, ein Staatsvertrag vor, wornach die Richtung nach Mannheim vereinbart worden ist, und es läßt sich nach dem gegenwärtigen Stand der Verhandlungen nicht beurtheilen, in wiefern dem in der Motion gestellten Desiderium entsprochen werden kann; es wird jedoch der Staatsregierung angenehm sein, die Ansicht der Stände hierüber zu vernehmen."

Der berichtende Ausschuß, welcher auch in dem Hauptberichte bereits auf die beantragte Direction hingewiesen hat, muß die Gründe, auf welche sich die Motion stützt, als durchaus triftig anerkennen. Ein für den Fall, daß eine Privatgesellschaft baue, abgeschlossener Staatsvertrag kann ferner für den Fall, daß der Staat baut, nicht bindend sein. Denn das Interesse einer Privatgesellschaft und die Staatsraison fallen in dem concreten Falle weit aus einander. Während jenem die Richtung nach Mannheim, welche wohl finanziell den höchsten Ertrag liefern müßte, für den Staat aber kaum eine andere Bedeutung hätte, als daß sie die

Hosted by Google

Fremden in zwei Stunden durch das Land schaffte, vorzugsweise zusagt, gebietet diese die Richtung der Bergstraße entlang, wobei die in der Motion genannten Orte in den Bahnzug fallen, eine große Anzahl ebenfalls angeführter Straßen aufgenommen werden, und namentlich für Mainz der große Vortheil gewonnen wird, daß dort die Ausschiffung von Personen und Waaren stattfindet, die sonst nach Mannheim gehen würden. Unter diesen Umständen kann der berichtende Ausschuß nur beantragen:

> es möge verehrliche Kammer, der rubricirten Motion gemäß, sich bei Großherzoglicher Staatsregierung dafür verwenden, daß die von Darmstadt bis zur südlichen Gränze der Provinz Starkenburg zu bauende Eisenbahn die Bergstraße entlang direct in den Bahnhof nach Heidelberg geführt werde.

Hosted by Google

Beilage Nr. 11,

zum Protokoll vom 1. Juni 1842.

Nachträglicher Bericht des ersten Ausschusses der zweiten Kammer, über die Proposition der Staatsregierung, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum Hessen betreffend, im Besonderen über die in Beziehung auf dieselbe gefaßten Beschlüsse der ersten Kammer; erstattet von dem Abgeordneten Schmitthenner.

Die Beschlüsse der hohen ersten Kammer stimmen größtentheils mit den von der Majorität des diesseitigen Ausschusses gestellten Anträgen überein. Abgesehen von einem in der Discussion vorgebrachten Zweifel über die Form und Abtheilung, in welcher von dem Berichterstatter dieser Kammer die Proposition Großh. Staatsregierung behandelt worden ist und über welche deshalb nachstehende Auskunft gegeben werden soll, findet nur eine dreifache Abweichung Statt und es sind einige Desiderien gestellt worden, über welche zu berichten der Ausschuß die Ehre hat.

Was vorerst die Form betrifft, in welcher der Ausschußbericht die Proposition Großh. Staatsregierung behandelt, so versteht sich von selbst, daß die Redaction des Gesetzes, also auch die Anordnung der Artikel, lediglich Sache der Regierung ist. Im Ausschußberichte aber die allgemeinen Grundsätze und die auf ein bestimmtes einzelnes Unternehmen gehenden Vorschläge Großh. Staatsregierung zu trennen, lag ein doppelter Grund vor. Einmal enthalten in der Vorlage Großh. Staatsregierung nicht der Gesetzesentwurf, sondern die beigegebenen Motive die Angaben der Bahnrichtung, der aufzunehmenden Baukosten u. s. w., woraus deutlich zu erhellen scheint, daß dieselbe in dem Gesetze vorzugsweise die Regeln für alle künftig im Großherzogthum etwa zu erbauenden Staatseisenbahnen aufstellen, außerdem aber sich über ein einzelnes Unternehmen, nämlich die Bahn von der Kurhessischen an die Badische Grenze, auf welche allein viele Bestimmungen gehen, mit den Ständen vereinbaren wollte. So-

Hosted by Google

dann lag dem Ausschuß bereits eine Motion vor, nach welcher eine weitere Staatseisenbahn von Darmstadt nach Mainz erbaut werden soll. Vereinigen sich Regierung und Stände zur Erbauung derselben, so würde dieselbe von selbst unter jenen allgemeinen Artikel fallen, während die Bestimmungen, welche sich blos auf die große Bahn von der Kurhessischen zur Badischen Grenze beziehen, namentlich diejenigen über die Größe der Baukosten, des Tilgungs- und Reservefonds u. s. w. auf sie natürlich keine Anwendung finden können. Die ganze Abtheilung ist nur der bequemeren Behandlung in der Kammer wegen gewählt worden.

Zu Artikel 2

Die erste Kammer hat zu der Proposition Gr. Staatsregierung, Kassenscheine im Betrag einer Million Gulden zu emittiren, ihre Zustimmung gegeben.

In dem diesseitigen Ausschusse herrschen, wie aus dem Berichte und den demselben beigegebenen Partikularvoten zu ersehen ist, über die zu emittirenden Kassenanweisungen sehr abweichende Ansichten. Selbst die Majorität, welche für diese Finanzoperation ist, erwartet davon aus zwei Gründen keine große Erleichterung der Staatskasse. Vorerst hat das Großherzogthum gerade in seiner Mitte einen exterritorialen Capitalmarkt liegen, von wo Creditpapiere immer sehr schnell an die Hauptstaatskasse zurückfließen und hier deßhalb zur Einlösung einen bedeutenden Vorrath baaren Geldes erfordern werden. Sodann hat der hiesige Staat bei nur mäßiger Ausdehnung ein sehr wenig arrondirtes Areal, so daß die Gefahr, es möchte im Auslande, wo die Endeckung größere Schwierigkeiten hat, versucht werden, die Kassenscheine nachzumachen, nicht unbedeutend ist. Ueberhaupt aber lehrt die Geschichte von Frankreich, Rußland und Oesterreich, sowie in der neuesten Zeit noch von Nordamerika, welche höchst nachtheilige Folgen der Gebrauch dieses Circulationsmittels haben kann, wenn nicht mit der größten Umsicht und Enthaltsamkeit dabei verfahren wird. Von der anderen Seite verkennt aber auch die Majorität nicht, daß eine mäßige Emission nicht nur der Staatskasse eine, wenn auch freilich nicht große Erleichterung gewähren und selbst zur Förderung des Verkehrs dienen kann. Aus diesen Gründen ist dieselbe denn allerdings dafür, daß Kassenscheine creirt, jedoch vorerst nur in einem geringen Betrag emittirt werden möchten.

Ob nun aber die von der Gr. Staatsregierung proponirte und von der ersten Kammer als emittirbar gefundene Summe von 1,000,000 fl, oder nur von 600,000 fl. gerade der ange-

Hosted by Google

messene Betrag ist — dies zuverlässig zu beurtheilen, ist eigentlich der Ausschuß ganz außer Stande, da ihm zu einem sicheren Urtheile die Prämissen fehlen. Man müßte wenigstens die Summe des im Großherzogthum circulirenden baaren Geldes und die Größe des Bedarfs an Circulationsmitteln kennen, und ferner wissen, welche die Gestaltung der nächsten Zukunft sein wird, um genau zu bestimmen, welche Summe emittirt werden kann. Bekanntlich läßt sich eine einigermaßen große Summe von Creditpapieren, die in Circulation gehalten werden soll, gar nicht im Voraus fix bestimmen, indem die Direction oder Bank, welche die Operation leitet, gemäß den Schwankungen in den öffentlichen Creditverhältnissen und dem Bedürfniß an Circulationsmitteln, befähigt sein muß, je nachdem die Papiere über pari getrieben oder unter dasselbe gedrückt werden, weiter zu emittiren oder einzuziehen. Die Majorität des Ausschusses kann daher nur bei dem Wunsche beharren, daß die Summe der zu emittirenden Kassenscheine wenigstens vorerst nicht zu hoch und nicht über den Betrag der während der Zeit des Baues zu zahlenden Zinsen gegriffen werde.

Die hohe erste Kammer hat beschlossen, den Artikel 2 nur dann anzunehmen, wenn die im zweiten Absatze vorkommenden Worte „zur Verminderung des Betrags der Anleihe" wegbleiben. Da der Ausschuß dieser Kammer die zu creirenden Kassenscheine vorerst nur zur Deckung der während des Baues und bis zur Rentabilität der Bahn zu entrichtenden Zinsen bestimmt haben will; so stimmt die Unterdrückung dieser Worte ganz mit seinen Ansichten überein.

Der diesseitige Ausschuß hat ferner zu diesem Artikel den Zusatz vorgeschlagen:

> Ueber die Art der Emission, die Deckung und Einlösung derselben (nämlich der Kassenscheine) wird ein besonderes Gesetz bestimmen.

Es würde dies unstreitig das Zutrauen zu den creirten Anweisungen erhöhen und die Verantwortlichkeit Großherzoglicher Staatsregierung mindern.

In der Discussion der ersten Kammer hat zwar der Herr Finanzminister von Kopp, Excellenz, erklärt, es müsse dieß Großherzoglicher Staatsregierung vorbehalten bleiben.

Der Ausschuß kann sich aber nicht davon überzeugen, daß nicht bedeutende Inkonvenienzen hervortreten sollten, wenn der in Rede stehende Gegenstand blos reglementären Anordnungen überlassen und wenigstens nicht gesetzlich bestimmt würde, daß die Kassenanweisungen von Inländern zu ihrem Nennwerth genommen werden müßten. Sogar für den Fall,

Hosted by Google

daß diesen Papieren ein völlig freier Umlauf gelassen werden sollte, möchten wohl die Stände nur dann die Garantie übernehmen können, wenn die Anordnung der ganzen Operation mit ihrer Kenntniß und Mitwirkung geschieht.

Für Art. 3 hat die erste Kammer die S. 6 ihres Ausschußberichtes vorgeschlagenen Bestimmungen beantragt. Diese stimmen aber mit den S. 11 und S. 19 des diesseitigen Ausschußberichtes eventuell vorgeschlagenen überein. Dabei wünscht der jenseitige Ausschußbericht die veränderte Fassung des Absatzes 2 in Artikel 3 des Gesetzesentwurfs als Artikel 4 angeordnet; was indessen blos Sache der, Großherzoglicher Staatsregierung vorbehaltenen Redaction sein möchte.

Zu Artikel 4.

Der Ausschuß hat zu diesem Artikel nur seine Bedenken ausgesprochen, wenn die Eisenbahn für eine Staatsanstalt erklärt und zugleich als Specialhypothek bestellt würde, ohne übrigens der Großherzogl. Staatsregierung, sofern dieselbe auf dieser Bestimmung, welche von der hohen ersten Kammer angenommen worden ist, bestehen sollte, entgegentreten zu wollen.

Der Ausschuß bedauert dabei, wenn er sich nicht bestimmt genug ausgedrückt hat, so daß, wie aus der jenseitigen Discussion erhellt, seine Darstellung hat mißverstanden werden können.

Nirgends hat derselbe behaupten wollen, daß es mit Erreichung des Staatszwecks unvereinbar sei, wenn sich Eisenbahnen im Privateigenthum befinden, also auch unter keiner Voraussetzung statuirt werden dürfe, daß sie in dasselbe übergehen. Gewiß ist mit der Realisation des Staatszweckes sehr wohl vereinbar, daß Private zu Privatzwecken auch Eisenbahnen bauen und betreiben, und der Ausschuß hat zu Art. 6 die Concession solcher Privatbahnen gebilligt. Er ist aber bemüht gewesen, zu zeigen, daß die projectirte Eisenbahn eine große deutsche Militärstraße sein und wichtigen nationalökonomischen, folglich wesentlichen Staatszwecken dienen werde, mithin ihrer innersten Natur nach Staatsanstalt sein müsse. Von der Voraussetzung nun ausgehend, daß die besprochene Bahn wesentlichen Staatszwecken, denjenigen des Nationalwohlstandes und der Nationalvertheidigung, dienen solle, hat er dann darzuthun gesucht, daß der Staat dieselbe nicht den Zufälligkeiten der Privatindustrie überlassen, sondern selbst gründen und betreiben müsse. Ist dieß richtig, so folgt mit gleicher Consequenz, daß der Staat eine Anstalt, die zu einem öffentlichen Zweck errichtet ist, so lange

Hosted by Google

dieser Zweck und die Brauchbarkeit jener zu demselben dauert, nicht veräußern oder durch Verunterpfändung der Gefahr einer Veräußerung aussetzen darf.

Der Ausschuß hat ferner behauptet, die Radicirung einer Staatsschuld auf ein bestimmtes Object sei eine Illusion, indem der Credit des Staates als einer souveränen Gemeinheit durchaus nur ein persönlicher sein könne. Dieß ist von einer so höchst achtbaren Seite widersprochen worden, daß dem Ausschuß die Verpflichtung obliegt, seine Behauptung, so weit es ohne genügende literarische Hülfsmittel möglich ist, etwas tiefer zu begründen. Allerdings steht gemeinrechtlich und nach der Verfassung der Fiscus in allen privatrechtlichen Verhältnissen vor den Gerichten und im gewöhnlichen, normalen Laufe des Staatslebens wird auch die ihn treffende Sentenz exequirt werden. Von der andern Seite ist aber auch folgendes richtig. „Dagegen giebt das positive Recht für den Fall, daß der Staat sich in Gefahr befindet, den Regierungen wahrhafte Vorrechte: a) Zwangsanleihen zu machen; b) die Zinszahlung zu sistiren; c) den Zinsfuß herabzusetzen und endlich d) den Staatsbanquerott zu erklären, bei welchem die Gläubiger, wie bei jedem Privatbanquerott, sich gefallen lassen müssen, Zinsen und Theile des hergeschossenen Kapitals zu verlieren." Maurenbrecher, Grundsätze des heut. Staatsrechtes. 1. Aufl. §. 204. Sobald außerdem Eisenbahnen, wie die projectirte, den Character von Heerstraßen haben, sind sie auch **res publicae** (Zöpfl, Grundsätze des Staatsrechtes. 1841. §. 143. S. 239), an denen ein Privatmann, wie schon nach dem römischen Recht keine Servitut, so nach allgemeinem Staatsrecht kein Pfandrecht erwerben kann, indem der Staat in seinen öffentlichen Anstalten seine Realität hat, und durch ihre Veräußerung aufhören würde, als Staat zu existiren. Dieß ist denn der Grund, warum die Publicisten (Zachariä hat bekanntlich über diesen Gegenstand ein eignes Buch geschrieben), und nach ihnen die Financiers (Rebenius, vom öffentlichen Credit. S 200 ff.) behaupten, daß, wie im Ausschußbericht gesagt ist, der Credit eines souveränen Staates bloß ein persönlicher sei. Demzufolge sagt denn auch ein gelehrter Finanzmann, der in einem Staate Minister, in einem andern Kammerpräsident war: „Anleihen gegen materielle Sicherheiten oder Unterpfänder, oder mittels ihrer speciellen Radicirung auf bestimmte Quellen oder Zweige des öffentlichen Einkommens, wohl selbst mit eventueller oder sofortiger Einweisung der Gläubiger in dessen Selbsteinzug, sind weder mit der gegenwärtigen politischen

Hosted by Google

Verfassung der Staaten, noch mit den gegenwärtigen Verhältnissen der Verwaltung vereinbar." (v. Malchus, Handbuch der Finanzwissenschaft. I. S. 429).

Es ist wohl die Pflicht des Ausschusses, seine Bedenken gegen die Bestellung der Eisenbahn als Specialhypothek auszusprechen. Wenn auch gerade nach seiner Ansicht dieselbe ohne allen praktischen Erfolg sein würde, indem einerseits im vorkommenden Falle die Hingabe der Eisenbahn an die Gläubiger den Staat von seiner Schuld über ihren Werth nicht liberiren, andererseits kein Gläubiger durch richterliches Urtheil und Zwangsverfahren gegen den souveränen Staat zum Erwerb der Bahn gelangen, mithin Niemand Vortheil oder auch Nachtheil haben könnte; so glaubt der Ausschuß doch die Verunterpfändung schon aus dem Grunde widerrathen zu müssen, weil sie ihm der Würde eines Staates, wie das Großherzogthum Hessen, wenig angemessen scheint.

Zu Artikel 6.

Der diesseitige Ausschuß hat zu Artikel 6 noch den Zusatz vorgeschlagen:

> Die Einlösung der emittirten Kassenscheine, so wie die Verzinsung und Tilgung der für die Erbauung der Eisenbahn aufgenommenen Staatsschuld steht unter Controle der Stände des Großherzogthums.

Die jenseitige Kammer hat zwar diesen Artikel in der einfachen Fassung, den er im Gesetzesentwurf trägt, angenommen; der berichtende Ausschuß dieser Kammer glaubt aber, den Vorschlag dieses Zusatzes wiederholen zu müssen.

Die hohe erste Kammer hat endlich noch folgende Desiderien auszusprechen beschlossen:

1) Es soll die Großherzogl. Staatsregierung ersucht werden, die Kassenscheine im Betrag von 1,000,000 fl. nach und nach in Circulation zu setzen, sowie die Ausführung des Projectes definitiv entschieden sein wird.

Da nach den Vorschlägen des diesseitigen Ausschusses die Emission der Kassenscheine vorzugsweise zur Deckung, wenn auch nicht gerade zur Auszahlung der Zinsen dienen soll, so stimmt der desiderirte Modus mit den diesseitigen Ansichten überein, weßhalb der Ausschuß den Beitritt der verehrlichen zweiten Kammer beantragt.

2) Die Großherzogl. Staatsregierung soll ersucht werden, die zu eröffnende Subscription auf die 4% Partialschuldscheine nicht bloß auf inländische Capitalisten zu beschränken, sondern eine allgemeine Concurrenz eintreten zu lassen.

Hosted by Google

Der diesseitige Ausschuß hat die ausgesprochene Ansicht der Großherzogl. Staatsregierung, vorerst Subscriptionen im Lande zu eröffnen, also vorzugsweise inländische Kapitalien zu beschäftigen, aus dem Grunde, weil das Anleihen manche Vortheile bietet, gebilligt. Dieß schließt aber die Concurrenz der Ausländer nicht aus, die, sobald die Schuldscheine auf Inhaber lauten, zu vermeiden ohnehin unmöglich wäre, indem dieselben sich immer durch Agenten betheiligen könnten. Der Ausschuß trägt also kein Bedenken, auch hier den Beitritt zu beantragen.

3) Die hohe erste Kammer hat beschlossen, den Wunsch auszusprechen, daß, soweit als möglich und soweit es ohne bedeutende Kostenvermehrung geschehen kann, das zum Bau der Bahn nöthige Material im Inland oder wenigstens innerhalb der deutschen Zollvereinsstaaten angeschafft werden möge.

Auch für dieses Desiderium sprechen leicht ersichtliche Gründe. Es ist überhaupt eine heilige Pflicht der Staatsverwaltung, die Lieferungs- und Productionsgewinne wo möglich Inländern, es ist eine Freundschaftspflicht, dieselben, so weit es ohne eigenen Nachtheil geschehen kann, Unterthanen der deutschen Zollvereinsstaaten zuzuweisen. Eine vorzugsweise Berücksichtigung der Zollvereinsstaaten erscheint aber in dem concreten Fall, nach der Ansicht des berichtenden Ausschusses, um so mehr gerechtfertigt, als bekanntlich die deutsche Eisenproduction durch die Konkurrenz der englischen sehr gedrückt und die Fabrikation in den Zollvereinsstaaten so weit fortgeschritten ist, daß wohl das Bahngestänge und die meisten zum Betriebsmaterial gehörigen Maschinen aus ihnen geliefert werden können. Der Ausschuß kann daher auch hier nur den Beitritt der verehrlichen Kammer beantragen.

4) Der jenseitige Ausschuß hat sodann darauf angetragen, daß, wenn die mit den Nachbarstaaten abzuschließenden Verträge es nicht nöthig machen, den Bau der Staatseisenbahn in den Provinzen Starkenburg und Oberhessen gleichzeitig zu beginnen und fortzuführen, vorerst diejenige Strecke in Angriff genommen werde, deren Vollendung (wenn sie in Uebereinstimmung mit den Nachbarstaaten erfolgt) in militärischer Hinsicht am wichtigsten erscheint und welche den größten Ertrag verspricht. Sollten aber die durch diese beiden Provinzen anzulegenden Eisenbahnen zu gleicher Zeit begonnen werden müssen, so würde allerdings eine möglichst schnelle Vollendung beider auf alle Weise im Auge zu halten und Vorkehrungen zu treffen sein, daß nicht der Bau der einen durch

Hosted by Google

den andern aufgehalten werde. — Die hohe erste Kammer ist auch diesem Antrage einstimmig beigetreten.

Der diesseitige Ausschuß ist bei seinen Anträgen stets von der Voraussetzung ausgegangen, daß der Bau der projectirten Eisenbahn nur in Gemeinschaft mit den übrigen betheiligten Staaten und folglich nach dem Abschluß aller darauf bezüglichen Verträge unternommen und ausgeführt werde. Bei dieser Voraussetzung nun muß er die von der ersten Kammer beschlossenen Anträge auch der zweiten zur Annahme empfehlen.

5) Die erste Kammer hat ferner nach dem Antrage ihres ersten Ausschusses beschlossen, Großh. Staatsregierung zu ersuchen, dahin wirken zu wollen, daß bei der Anlage der Eisenbahn zwischen allen deutschen Staaten allgemeine Uebereinstimmung hinsichtlich der Spurweite eintrete.

Auch in Beziehung auf diesen Antrag bedarf es wohl nicht der Auseinandersetzung, wie wichtig es für den Verkehr und namentlich, wie von dem Ausschuß der ersten Kammer bemerkt worden ist, in militärischer Hinsicht ist, daß eine gleichgroße Spurweite in allen deutschen Staaten stattfindet. Für das Großherzogthum Hessen hat der Gegenstand noch darum ein besonderes Interesse, weil bekanntlich die in Baden eingeführte Spurbreite von der auf den norddeutschen Bahnen angenommenen abweicht, so daß, wenn die letztere in Hessen gewählt werden sollte, ohne daß eine Abänderung der Badischen stattfände, in Heidelberg oder Mannheim ein künstlicher Stapel begründet werden würde. Der berichtende Ausschuß beantragt daher den Beitritt zu demselben, und zwar noch mit dem Zusatze, daß, wofern die eben besprochene Vereinbarung nicht zu Stande kommen sollte, die Badische Spurbreite von der Badischen Gränze an bis nach Darmstadt, von dort an weiter die auch in Norddeutschland angenommene gewählt werden möge.

6) Endlich hat der jenseitige Ausschuß noch folgendes Desiderium ausgesprochen. Es scheine demselben im Interesse des Großherzogthums und aus Rücksicht auf den Ertrag der Bahn wünschenswerth, daß möglichst viele Anhaltspunkte an der innerhalb des Großherzoglich Hessischen Gebiets laufenden Eisenbahn angebracht würden, zumal die Hauptpunkte, zwischen welchen diese auf Staatskosten zu erbauenden Eisenbahnen die Verbindung bilden sollen, außerhalb desselben liegen. Nur dadurch werde der Gebrauch der Bahn den Bewohnern des Landes möglichst erleichtert und denselben manche Nahrungsquelle erhalten und neu eröffnet werden. Die hohe

Hosted by Google

erste Kammer hat dann einstimmig beschlossen, dieses Desiderium der Großh. Staatsregierung darzulegen.

Gewiß ist die Ansicht, welche diesem Desiderium zu Grunde liegt, sehr richtig. Der geringe Verlust an Schnelligkeit, den ohnehin die Bewohner des Großherzogthums am wenigsten zu tragen haben, steht bei der vorgeschlagenen Einrichtung in keinem Verhältniß zu den Vortheilen, welche für die im Umkreis der Bahn wohnenden und Reisen beabsichtigenden Personen und für den Waarenversandt hervortreten werden, wenn außer den eigentlichen Bahnhöfen in den bevölkerten Orten, die in den Bahnzug fallen, Stationsplätze eingerichtet werden. Der Ausschuß kann daher ebenfalls hier nur darauf antragen, daß die verehrliche zweite Kammer das von der ersten gestellte Desiderium auch zu dem ihrigen machen möge.

Schließlich mag noch bemerkt werden, daß der diesseitige Ausschuß in den hier dargelegten Ansichten und gestellten Anträgen, so weit sie nicht den in dem Particularvotum der Minorität ausgesprochenen widerstreiten, einstimmig ist.

Hosted by Google

Hosted by Google

Beilage Nr. 12,

zum Protokoll vom 5. Juli 1842.

Weiterer Bericht des ersten Ausschusses der zweiten Kammer, über die Vorlage Großherzoglicher Staatsregierung, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im Großherzogthum betreffend; erstattet von dem Abgeordneten Schmitthenner.

Nachdem der rubricirte Gegenstand in der hohen ersten Kammer nochmals zur Berathung und Beschlußnahme gekommen ist, findet nun in Beziehung auf die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen bei allen wesentlichen Punkten die erwünschte Uebereinstimmung der beiden Kammern statt.

Zu Artikel 1 hat die jenseitige Kammer das von dem Abgeordneten Hügel gestellte und von der diesseitigen Kammer adoptirte Amendement, daß statt: „der Bau der Hauptlinien der Eisenbahnen" gesetzt werde: „der Bau der mit Unseren Ständen vereinbarten Hauptlinien der Eisenbahnen" einstimmig angenommen.

Zu Art. 2 ist die hohe erste Kammer bei ihrem frühern, von dem diesseitigen abweichenden Beschlusse beharrt, die zweite Kammer aber durch die Annahme des von Großherzoglicher Staatsregierung vorgelegten, die Emission von Kassenanweisungen betreffenden Gesetzesentwurfes demselben beigetreten.

Ebenso hat der Artikel 3 in der von der zweiten Kammer beliebten Fassung die Annahme der ersten gefunden.

Ferner hat die jenseitige Kammer beschlossen, der von der diesseitigen angenommenen Fassung des Artikels 4 beizutreten, wenn nach dem Antrag ihres Ausschusses nach den Worten: „Sollte diese Summe nicht $^1/_2$ pCt. von dem Anlagekapital der Eisenbahn" eingeschaltet wird: „nebst den dadurch erspart werdenden Zinsen" — außerdem aber am Schlusse

Hosted by Google

des Artikels noch beigefügt wird: „und die Amortisation der Kassenscheine erst alsdann, wenn die verzinslichen Kapitalien abgetragen sein werden, frühere Einlösung vorbehältlich".

Da die angeführte Einschaltung der in der Discussion mehrfach ausgesprochenen Ansicht der verehrlichen zweiten Kammer entspricht, der proponirte Anhang aber ganz in Uebereinstimmung mit dem von dem diesseitigen Ausschuß vorgeschlagenen, und von der Kammer angenommenen, in dem, die Emission der Kassenanweisungen betreffenden Gesetzesentwurf als Artikel 4 einzuschaltenden Zusatz ist; so kann der Ausschuß nur den Beitritt zu dem jenseitigen Beschlusse empfehlen.

Endlich besteht nunmehr in Beziehung auf den von dem Präsidenten der diesseitigen Kammer vorgeschlagenen und von dieser angenommenen Zusatzartikel 4 a, und in Beziehung auf die Artikel 5 und 6 des Gesetzesentwurfs eine völlige Uebereinstimmung in den Beschlüssen der beiden Kammern.

Was nun die von der Großherzoglichen Staatsregierung proponirten und von einzelnen Abgeordneten in Antrag gebrachten speciellen Eisenbahnbauten und deren von der zweiten Kammer beschlossene Modalitäten betrifft, so sind die Beschlüsse der hohen ersten Kammer theilweise in Uebereinstimmung mit denjenigen der zweiten, theilweise weichen sie jedoch auch ab.

Vorerst hat jene dem von dieser hinsichtlich der Richtung der von Frankfurt zur Badischen Gränze zu erbauenden Eisenbahn gefaßten Beschlusse, sowohl was die Führung die Bergstraße entlang, als was die Aufnahme der Stadt Offenbach in den Hauptzug anlangt, ihre Zustimmung ertheilt, in Beziehung auf den letzteren Punkt aber außerdem den Antrag ihres Ausschusses angenommen, welcher dahin lautet:

> „Außerdem aber beantragen wir, Falls es wegen zu großer Kostenvermehrung oder wegen unbesiegbarem Widerstande der mitbetheiligten Staaten nicht möglich sein sollte, die Hauptbahn von Darmstadt nach Frankfurt über Offenbach zu dirigiren, daß Großherzogliche Staatsregierung bei den abzuschließenden Verträgen nicht nur (wie es bereits geschehen ist), Vorsorge treffen möge, daß einer zur Erbauung einer Seitenbahn von Offenbach nach Frankfurt sich bildenden Privatgesellschaft nicht nur keine Schwierigkeiten irgend einer Art in den Weg gelegt, vielmehr alle Erleichterungen gewährt werden möchten, sondern daß sich dieselbe aus-

Hosted by Google

drücklich selbst das Recht vorbehalten möge, auf Kosten und auf Rechnung der Staatskasse diese Eisenbahn, insoweit als nöthig, auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt erbauen zu lassen und so auf alle Fälle das Zustandekommen einer Eisenbahnverbindung mit der Hauptbahn der Stadt Offenbach zu sichern, selbst wenn zu diesem Unternehmen keine Privatgesellschaft zu schreiten Lust haben sollte."

Da die Maßnahme, welche dieser Antrag vorschlägt, der billigen Rücksicht auf die Stadt Offenbach und dem Interesse des hiesigen Staates angemessen ist, so trägt der Ausschuß kein Bedenken, den Beitritt zu dem Beschlusse der hohen ersten Kammer zu beantragen.

Dagegen ist die erste Kammer dem von der zweiten gefaßten Beschlusse, dem Antrag der Abgeordneten Aull, Städel, Jung, Lotheißen, Kilian und Hesse wegen gleichzeitiger Ausführung einer Eisenbahnverbindungslinie zwischen Darmstadt und Mainz auf Staatskosten, nach dem Antrage ihres Ausschusses nicht beigetreten. Dieser Antrag selbst ist damit motivirt, daß es wohl nicht gut zu verantworten sei, wenn man nach den bei dem Provinzialstraßenbau gemachten Erfahrungen einen ähnlichen Weg bei der Erbauung von Eisenbahnen einschlagen und ohne genugsame Prüfung der Rentabilität und der übrigen wahrscheinlichen Resultate einer solchen Anlage, aus bloß localen Rücksichten, außer der Haupteisenbahn, die das Großherzogthum durchziehen solle, auch noch andere Schienenwege von Seiten der Stände provociren wollte, und zwar in einem Augenblick, wo noch keine Erfahrungen über die Kosten und den Ertrag der Eisenbahnen in unserem Lande vorliegen; — daß ferner der Ertrag dieser Bahn wohl kaum 1 pCt. des Anlagekapitals abwerfen werde, indem dieselbe entweder durch die Erbauung einer Brücke über den Main verhältnißmäßig nicht wohlfeil herzustellen oder, bei Unterlassung dieses Brückenbaues, zu erwarten sei, daß die Reisenden den Umweg über Frankfurt vorziehen, selbst eine vortreffliche und ganz ebene Kunststraße aber keinen lebhaften direkten Verkehr zwischen den beiden Städten Darmstadt und Mainz hervorzurufen vermocht habe, ein solcher also auch nicht bei der Erbauung einer Eisenbahn zu erwarten stehe. Das Resultat einer solchen Maßregel für das Interesse der Stadt Mainz, wird ferner bemerkt, erscheine sehr zweifelhaft, eine gewisse Folge aber würde darin bestehen, das Land mit einigen Millionen weiteren Schulden zu beschweren. — Der berichtende Ausschuß kann zwar das Ge-

Hosted by Google

wicht dieser Motive nicht verkennen und die Majorität ist dafür, sich mit dem Beschlusse der jenseitigen Kammer zu conformiren, die Minorität dagegen hält es im Hinblick auf die Gründe, welche die Antragsteller in der Motion und namentlich der Abgeordnete Aull in der Discussion entwickelt haben, für angemessen und gerechtfertigt, den früher an die Kammer gestellten Antrag zu wiederholen:

„dieselbe möge Großherzogliche Regierung ersuchen, die Bahn von Darmstadt nach Mainz in das System der Staatsbahnen aufzunehmen und nach vorgängigem Nivellement den Ständen Voranschläge über Kosten und wahrscheinliche Rentabilität vorzulegen, um die Erbauung derselben der Ausführung der Hauptbahn anzureihen."

Beigetreten ist ferner die hohe erste Kammer den von der zweiten gefaßten Beschlüssen, die Zustimmung zu der Proposition Großh. Staatsregierung von der Bedingung abhängig zu machen, daß durch Staatsvertrag festgestellt werde, daß in Frankfurt bezüglich des Verkehrs der Nord- und Südbahn unter sich, sowie rücksichtlich des Verkehrs beider mit der Taunuseisenbahn keinerlei Stapel rücksichtlich der Waaren und Personen ausgeübt, sondern eine unmittelbare Beförderung von der einen Bahn auf die andere bewirkt werde, ferner, daß mit dem Bau der Eisenbahn nicht eher der Anfang gemacht werde, als bis dieses auch von den mitcontrahirenden Staaten geschehe.

Ihren Beitritt versagt hat dagegen die jenseitige Kammer dem von der diesseitigen zur Frage 24 gefaßten Beschlusse, daß die Staatsregierung ersucht werden möge, vorerst nur den Bau der nördlichen Bahn von der Kurhessischen Grenze über Gießen nach Frankfurt in Angriff zu nehmen und auszuführen. Da, womit auch der Ausschußbericht der ersten Kammer die Ablehnung motivirt, der Großh. Regierungscommissär erklärt hat, daß eine Trennung der von der Staatsregierung proponirten Bahn in zwei provinzielle Bahnen nicht nachgegeben werde, die Unterhandlungen mit den benachbarten Staaten, sowohl mit Kurhessen als mit Baden, vollkommen gleich weit vorgerückt seien, und daß die Möglichkeit nicht vorliege, die eine Bahn früher zu bauen und mehr zu begünstigen, als die andere; so glaubt die Majorität des Ausschusses, daß die verehrliche Kammer, indem durch diese officielle Versicherung die Besorgnisse, welche wohl zu diesem Beschlusse geführt haben, gehoben sind, füglich auf ihren Beschluß verzichten könne.

Hosted by Google

Ferner hat die hohe erste Kammer ihren Beitritt zu dem, nach dem Antrage des Abgeordneten Brunck gefaßten Beschlusse, die Staatsregierung zu ersuchen, in solange Aussicht für die Erbauung der Eisenbahn für Gießen vorhanden sei, für die Schiffbarmachung der Lahn nichts zu verwenden, einstimmig versagt. Der jenseitige Ausschußbericht bemerkt darüber treffend Folgendes:

„Auch diesen Beschluß vermögen wir nicht der Zustimmung der hohen ersten Kammer zu empfehlen. Die Staatsregierung ward nämlich bekanntlich auf dem vorigen Landtag durch eine Petition der Stände dazu aufgefordert, durch alle ihr zu Gebot stehenden Mittel dahin zu wirken, daß die Lahn bis Gießen schiffbar gemacht werden möchte. Es wurden ihr die zu diesem Behuf erforderlichen Geldmittel im Betrag von 86000 fl. auf den Staatsstraßen-Neubaufonds zur Disposition gestellt. In dem Landtagsabschied vom 11. Januar 1841 ward dieser Credit angenommen.

§. 68.

„„Die Schiffbarmachung der Lahn betreffend.

Wir haben den Credit von 86,000 fl. auf den Staatsstraßen-Neubaufonds für die Schiffbarmachung der Lahn von der Königl. Preußischen Grenze bis zur Neumühle bei Gießen angenommen und werden die bereits eingeleiteten Unterhandlungen mit den beiden andern Uferstaaten mit aller möglichen Thätigkeit fortsetzen lassen.““

„Demgemäß hat sich die Staatsregierung veranlaßt gefunden (wie dem Referenten aus sicherer Quelle bekannt geworden ist), mit den mitbetheiligten Staaten in Unterhandlungen sich einzulassen, welche ein bei den Verhandlungen über diesen Gegenstand von den Ständen so lebhaft geäußerten Wünschen entsprechendes Resultat erwarten lassen. Es ist also nicht mehr res integrâ und selbst, wenn wirklich Gründe vorlägen, die die Schiffbarmachung der Lahn weniger wünschenswerth erscheinen ließen, so würde man der Staatsregierung, welche mit Autorisation und nach den Anträgen der Stände in dieser Sache gehandelt hat, nicht zumuthen können, ihre bis jetzt unternommenen Schritte zu desavouiren u. s. w.“

„Indessen ist unserer Ansicht nach auch gar keine Veranlassung vorhanden, es zu bereuen, daß die Einleitung zur Schiffbarmachung der Lahn getroffen worden ist und nicht

Hosted by Google

wohl mehr zurückgenommen werden kann, indem dieses mit verhältnißmäßig geringen Kosten für das Großherzogthum verbundene Unternehmen uns um so empfehlungswerther erscheint, wenn Gießen durch eine Eisenbahn mit Kassel und Frankfurt einmal verbunden sein wird; denn alsdann wird die Veranlassung, die Lahnschifffahrt zum Transport von Gütern bis Gießen zu benutzen, wo sie auf der Eisenbahn weiter spedirt werden können, um so stärker sein, sowie andererseits durch die Eisenbahn Gießen Gegenstände verschiedener Art zugeführt werden dürften, die von da auf der Lahn weiter versendet zu werden, geeignet und bestimmt sind."

Es mag ferner noch bemerkt werden, daß die etwaige Unterstellung, der Schaden, welchen Gießen und mit ihm die Provinz Oberhessen durch Nichtausführung dieses Unternehmens erleiden würde, könne einer andern Stadt des Großherzogthums, etwa Mainz, zum Theil wenigstens, zu Gute kommen, durchaus irrig ist. Eine halbe Stunde von Gießen beginnt die Preußische Grenze und drei kleine Stunden unterhalb desselben liegt die Königl. Preußische Stadt Wetzlar. Nassau und Preußen werden, unbekümmert um die Beschlüsse der Großherzogl. Hessischen Stände, die Lahn mit großen Kosten bis an den letzteren Ort schiffbar machen. Wird nun der Bau von dort an bis Gießen, dessen nicht sehr bedeubende Kosten Preußen und Hessen zu theilen hätten, nicht weiter geführt, so ist der Verlust von Gießen und des Großherzogthums Hessen der Vortheil von Wetzlar und folglich des Königreichs Preußen. Die geringe Strecke von Wetzlar aufwärts würde Preußen ohne bedeutenden Gewinn, das Großherzogthum mit geringen Kosten zu seinem großen Vortheil bauen. Ein Beschluß, diese vortheilhafte Kapitalanlage zu unterlassen, würde nach der Ansicht der Majorität des Ausschusses geringstens unbegreiflich zu nennen sein.

Indem die Minorität des Ausschusses nicht unterlassen darf, zur Erklärung des mit 26 gegen 21 Stimmen gefaßten Beschlusses der zweiten Kammer ausdrücklich zu bemerken, daß über den Antrag des Abg. Brunck keine Discussion stattgefunden hat, kann sie nur den Antrag stellen, verehrliche Kammer wolle ihren vorderen Beschluß fallen lassen, während die Majorität dafür ist, dabei zu beharren.

Conformirt hat sich endlich die hohe erste Kammer mit dem auf den Antrag des Abgeordneten Müller gefaßten Beschluß, die Staatsregierung zu ersuchen, dafür besorgt zu sein, daß die Städte Alsfeld, Kirtorf und Homberg a. d. O. mit der Kurhessischen Bahnlinie zwischen Ziegenhain

Hosted by Google

und Marburg an den geeigneten Punkten mittelst den diesseits bis zur Grenze erbauten und beziehungsweise beschlossenen Staatsstraßen in Verbindung gesetzt werden und zu dem Ende das erforderliche Entgegenbauen bei der Kurhessischen Staatsregierung, entweder in dem über die Eisenbahn abzuschließenden Staatsvertrag oder sonst auf zweckdienliche Weise, zu veranlassen.

Hosted by Google

Hosted by Google